CONFERENCE INTERAFRICAINE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE (I.I.A.)
B.P 1575 YAOUNDE Tél. : 00237 220 71 52 Fax : 220 71 51
Site Web:www.iiacameroun.com
Email : iia@iiacameroun.com

RAPPORT D'ETUDES ET DE STAGE
En vue de l'obtention du

DIPLÔME DE MAÎTRISE EN SCIENCES ET TECHNIQUES D'ASSURANCES (M.S.T-A)

THEME:

L'EQUILIBRE TECHNIQUE DU PORTEFEUILLE TRANSPORTS : LE CAS D'AXA SENEGAL

Présenté par :

Abdoul Kadia TRAORE

Cycle MST-A 7ème Promotion

Sous la Direction de:

M. DIAGNE Alioune

Directeur des Opérations d'Assurances

Année : 2004-2006

SOMMAIRE

Dédicaces

Remerciements

Liste des sigles et abréviations

INTRODUCTION GENERALE ---------- 1

PREMIERE PARTIE : PRESENTATION D'AXA ASSURANCES SENEGAL

Historique ---------- 3

Statuts ---------- 3

Objet social et Actionnariat ---------- 4

Cadre physique ---------- 5

Chapitre I : La Direction Générale ---------- 5

Section I Le Président du conseil d'Administration ---------- 5

Section II L'Administrateur Directeur Général ---------- 5

Section III Le Directeur Général Adjoint ---------- 6

Section IV Le Directeur central ---------- 6

Section V Les départements et services rattachés à la Direction Générale ---------- 6

Chapitre II : Fonctionnement des Directions et Services techniques ---------- 9

Section I -La Direction des opérations ---------- 9

Section II La Direction Commerciale ---------- 14

Section III La Direction Finances et Comptabilité (DFC) ---------- 15

Section IV La Direction, Plan, Budget, Résultat et Contrôle (PBRC) ---------- 15

DEUXIEME PARTIE : LA PROBLEMATIQUE DE L'EQUILIBRE DU PORTEFEUILLE TRANSPORTS ---------- 17

Introduction ---------- 18

Chapitre I : Composition du portefeuille ---------- 19

Section I : Les facultés ---------- 20

Section II : Les Corps de navire ---------- 26

Section III : Les corps d'aéronefs ---------- 30

Chapitre II Etude de la sinistralité de la branche ---------- 32

Section I Analyse des causes de la sinistralité (Facultés, Corps et Aviation) ---------- 32

Section II Solutions proposées pour le rééquilibrage de la branche ---------- 35

Section III : Impact des résultats techniques ---------- 37

Chapitre III Conséquences de la sinistralité sur la couverture des engagements réglementés : Le cas particulier de l'aviation ---------- 39

Section I : Les difficultés de couverture ---------- 39

Section II : Les solutions possibles ---------- 40

CONCLUSION ---------- 43

DEDICACES

Nous dédions ce présent rapport de stage :

A mon père ;

A ma mère pour ses précieuses et constantes prières ;

A mon épouse pour sa patience ;

A ma fille Khadidia ;

A ma belle famille ;

A l'ensemble de la Direction des Assurances du Sénégal ;

A Madame et Monsieur NDAO pour leur disponibilité ;

A l'ensemble des étudiants de la 7eme promotion MST-A et 17eme promotion DESS-A ;

A tous ceux qui nous ont assisté de prés ou de loin pour l'accomplissement de ce travail.

REMERCIEMENTS

Nous adressons tout d'abord nos remerciements les plus sincères à Monsieur l'Administrateur Directeur Général d'Axa qui a très volontiers accepté de nous recevoir en stage.

Nous remercions Monsieur Eric Vivier le Directeur Général Adjoint de Axa pour sa pertinence d'esprit.

Nous remercions Monsieur Alioune Diagne Directeur des Opérations d'Assurances d'Axa, notre ancien professeur et Maître de stage. Sa grande et parfaite connaissance des mécanismes de l'assurance transport ainsi que son savoir faire ont joué un rôle déterminant dans la conception de ce travail. Dire qu'il nous a beaucoup apporté serait une litote.

Nous sommes reconnaissant à Monsieur Djibril Dia chef du département Transports pour avoir bien voulu nous faire part de ses suggestions et critiques.

Nous remercions Mohamed N'diaye pour sa précieuse assistance dans la phase montage du rapport.

Nous associons volontiers à ces remerciements l'ensemble du personnel d'Axa pour son soutien quotidien.

Comme le veut l'usage, nous tenons à préciser que, les vues exprimées dans ce rapport ne sauraient engager d'autres personnes que nous-même, de même que toutes les erreurs ou omissions qui pourraient y être décelées.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

- **ACS** : Axa Corporate Solutions
- **AMCO** : Assurance Maritime Corps
- **CBAO** : Compagnie Bancaire de l'Afrique Occidentale
- **CIMA** : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
- **CNPS** : Comité National de Pêche au Sénégal
- **COBYS** : logiciel de gestion de la comptabilité de Axa Sénégal
- **CRCA** : Commission Régional de Contrôle des Assurances
- **CSAR** : Compagnie Sénégalaise d'Assurances et de Réassurances
- **CPSP** : Caisse de Péréquation et de Stabilisation des Prix
- **FANAF** : Fédération des sociétés d'Assurances de droit National Africaines
- **GAMED** : Gestion Automatique des Mises en Demeure
- **IACS** : International Association of Classification Societies
- **IARD** : Incendies Accidents Risques Divers
- **ISOPAC** : logiciel de gestion des opérations d'assurances
- **PIB** : Produit Intérieur Brut
- **OHADA** : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
- **SGBS** : Société Générale de Banques au Sénégal
- **SEN-RE** : Société Sénégalaise de Réassurances

Introduction Générale

L'assurance transports est la plus ancienne forme de l'assurance connue et sa naissance est étroitement liée au développement de l'activité maritime.

A la fin du moyen âge elle est née peu à peu de l'accroissement de la navigation et de ses périls, du développement des nouvelles formes de commerce et de l'augmentation des capitaux en jeu.

De nos jours les aléas du transport sont tels qu'il n'est pratiquement pas d'acteur qui ne prend pas la précaution d'assurer ses biens et il n'est d'ailleurs pas de banquiers qui acceptent l'octroi de crédits sans une garantie d'assurance. Le rôle fondamental de l'assurance transport est donc de procurer aux différents acteurs (armateurs, commerçants etc.) une protection des risques nés de l'activité transport.

Malgré l'amélioration des techniques du transport moderne aussi bien en maritime qu'en aviation le voyage comporte toujours des risques variés.

Ces risques se traduisent par des dommages physiques subis par le navire et la cargaison en cours de transport : destruction, perte, casse, vol, moisissure etc. Une personne physique ou morale ne pourra supporter seule un éventuel sinistre compte tenu de l'importance des capitaux. C'est pour cela que, les compagnies procèdent par mutualisation des risques similaires.

Néanmoins une compagnie d'assurance reste toujours exposée à un certain nombre de risques globaux qui peuvent menacer son existence et dans certains cas la ruiner.

Pour y remédier, les autorités de la conférence interafricaine des marchés d'assurances (CIMA) ont institué des réglementations prudentielles pour encadrer l'activité des assureurs afin de garantir la sécurité des contrats. C'est ainsi que toutes les entreprises d'assurance mettent de côté une partie des primes encaissées appelées "provisions techniques" calculées sur des bases prudentes. Par contre certaines branches comme l'assurance aviation restent des branches à haut risque qui ne vont pas sans compter certains imprévus comme un sinistre supérieur aux provisions techniques. Ces provisions bien que constituées peuvent s'avérer insuffisantes.

Le cas échéant il est nécessaire pour la compagnie d'assurance d'avoir suffisamment de réserves à la fin de l'année afin de pouvoir payer l'ensemble des sinistres survenus pendant cette même année. Le calcul des réserves consiste alors à prévoir le montant total des sinistres dans le but de provisionner les paiements non encore effectués.

Dans ce cadre un double questionnement se pose :

- une sinistralité assez forte n'a-t-elle pas d'impact sur la couverture des engagements réglementés ?
- en cas de déficit de couverture quelles solutions appropriées faut-il apporter pour y remédier ?

L'analyse de l'équilibre technique du portefeuille transports est le thème majeur du stage que nous avons eu à effectuer à Axa assurances Sénégal et qui boucle notre formation à l'Institut International des Assurances de Yaoundé en vue de l'obtention de la Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurances (MST-A).

Notre séjour au département transports est sanctionné par ce présent rapport qui doit être présenté et soutenu devant un jury à l'I.I.A.

Le plan retenu en deux parties distinctes doit permettre une pénétration progressive dans l'organisation des différents départements de la compagnie et de se focaliser sur l'étude de l'équilibre technique de son portefeuille transports.

La première partie se rapporte à la phase descriptive des Directions, Départements et Services de la société.

La deuxième partie étudie la problématique de l'équilibre technique aussi bien dans l'aspect production que dans la sinistralité et les conséquences de cette dernière sur la couverture des engagements réglementés.

PREMIERE PARTIE PRESENTATION D'AXA SENEGAL

Historique :

Au départ il y avait la **CSAR** (Compagnie Sénégalaise d'Assurances et de Réassurances) qui fût créée en 1972 à partir du portefeuille de « **URBAINE ET SEINE** ». Pour consolider ses acquis la CSAR racheta les affaires d'autres établissements comme « **MAUREL ET PROM** »et la « **COMMERCIAL UNION** ».

En octobre 1998 Axa Sénégal naquît d'un rapprochement et d'une volonté : la fusion de l'UAP et du groupe AXA ; la volonté de deux multinationales de mobiliser leurs synergies techniques et commerciales autour d'un projet commun pour créer un leader Africain qui a pour ambition de s'affirmer comme une valeur de référence dans l'industrie de l'assurance au Sénégal. Ancrée dans son époque, largement ouverte au monde et adossée au numéro un Français Axa Sénégal est en ordre de marche et reste leader du marché sénégalais de l'assurance depuis cinq années successives.

Statuts :

Dirigée par un Administrateur Directeur Général, Axa Sénégal est une société anonyme et filiale du groupe Axa. Les statuts fixent le nombre maximum des membres du conseil d'administration qui ne peut dépasser douze conformément aux dispositions des actes uniformes de l'OHADA.

En cours de vie sociale les administrateurs sont nommés ou renouvelés dans leurs fonctions par l'Assemblée Générale Ordinaire des actionnaires et pour une durée de trois années. Le conseil se réunit deux fois par an mais il peut se réunir aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige sur la convocation du Président du Conseil d'Administration. Les réunions ont lieu soit au siége social soit dans tout autre endroit indiqué dans la convocation.

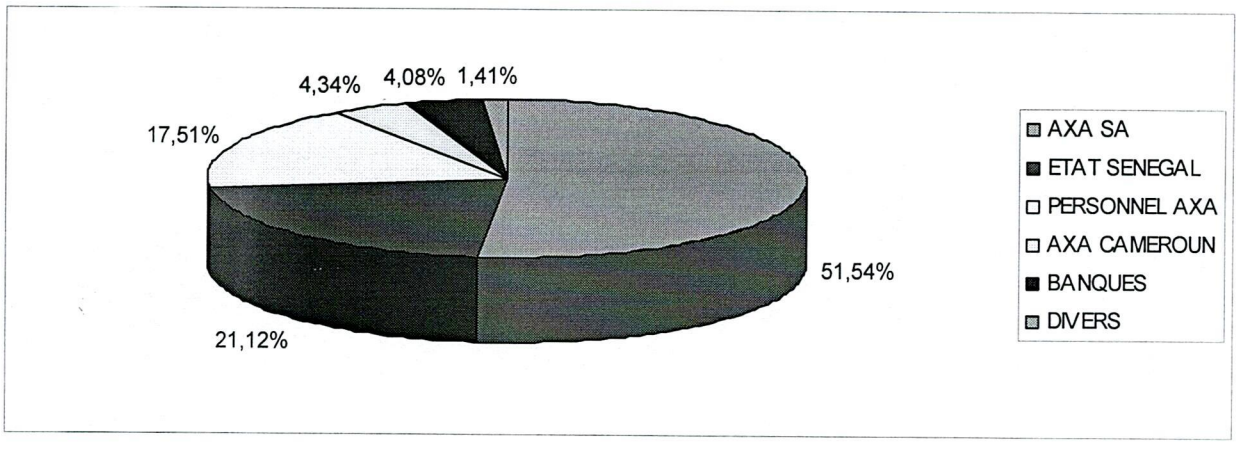
Objet social et Actionnariat :

La société a pour objet au Sénégal et à l'étranger :

- d'effectuer toutes opérations d'assurances ou de réassurances contre les risques de dommages pouvant frapper les personnes ou les biens ainsi que tous autres risques propres à engager la responsabilité civile .
- de réaliser toutes opérations de nature à faire participer la société par tous moyens à toutes sociétés créées ou à créer notamment par l'actionnariat ou les obligations.
- de faire toutes opérations civiles ou commerciales, industrielles, financières, mobilières ou immobilières pouvant se rapporter directement ou indirectement à l'objet social ou à tous objets similaires ou commerces et susceptibles d'en faciliter la réalisation et le développement.

Le capital social est de 1 058 000 000 FCFA divisé en 105 800 actions de 10 000 FCFA numérotées de 1 à 105 800, entièrement libérées et reparties comme suit :

Axa S.A	51,54 %
Etat du Sénégal	21,12 %
Personnel Axa Sénégal	17,51 %
Axa Cameroun	4,34 %
Banques[1]	4,08 %
Divers actionnaires[2]	1,41 %



[1] Banques CBAO et SGBS
[2] Personnes physiques détentrices de quelques actions + MUNICH RE AFRICA

- est responsable des performances de l'entreprise et des organes opérationnels.

- désigne les cadres responsables des principaux Départements et Directions.

- assure les relations avec les autorités publiques et communautaires (législateur **CIMA**) ainsi que les associations professionnelles nationales (Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances) et internationales (**FANAF**)

- propose au conseil d'administration les comptes annuels de la société et la proposition d'affectation du résultat ; les prévisions budgétaires et les rapports à soumettre à l'Assemblée Générale.

Section III- Le Directeur Général Adjoint

En accord avec l'Administrateur Directeur Général, les pouvoirs du Directeur Général Adjoint sont définis par le Conseil d'Administration. Il supervise entre autres les activités de la Direction Finances et Comptabilité et du Service Logistique et de la Gestion Immobilière.

Section IV Le Directeur Central

Le Directeur Central chargé du développement supervise le fonctionnement des divers bureaux de souscription installés à Dakar et dans les régions afin de les faire gagner et conquérir des parts de marché sur des segments rentables. Il lui revient également la gestion du recouvrement des impayés.

Section V Les Départements et Services rattachés à la Direction Générale

Paragraphe 1 - Le Département Informatique

Deux informaticiens permanents, sous l'autorité du Directeur Général, sont présents dans le département. Le département informatique est très impliqué dans la gestion du système géré par le logiciel ISOPAC pour les opérations d'assurances et COBYS, qui sera remplacé par ANAEL dés le 1er janvier 2007, pour la gestion de la comptabilité. La paie est gérée par un progiciel spécifique sur micro avec un programme de déversement automatique dans le logiciel COBYS.

La gestion du parc informatique, sa maintenance matérielle et logicielle, l'administration des services et la gestion du réseau constituent l'autre versant essentiel de l'activité du département.

En résumé les missions du département informatique peuvent se schématiser comme suit :

- La formation et l'assistance aux utilisateurs de l'informatique
- La mise en place, la maintenance et la gestion des ateliers et logiciels du parc informatique
- La gestion du réseau
- La maintenance globale et la stabilité du systeme d'information de l'entreprise.

Paragraphe 2 - Le Service des Ressources Humaines

Sous l'autorité de l'Administrateur Directeur Général le service ressources humaines s'occupe de la gestion administrative et statutaire du personnel (calcul des rémunérations et charges sociales, gestion des carrières, départ à la retraite etc.) ; la gestion des demandes d'emplois et de stage ; de la planification, de l'organisation et la gestion des actions de formation, de la définition des plans de carrières et de leur exécution.

Le service ressources humaines élabore les méthodes d'évaluation, de sélection et de promotion du personnel mais aussi planifie la relève.

Paragraphe 3 - Le Service Logistique

Les activités du service logistique s'articulent autour de deux volets : l'immobilier et les services généraux.

Dirigé par un chef de service, le service logistique dans son volet immobilier, gère la gestion des immeubles de la compagnie depuis l'action commerciale c'est-à-dire de la recherche de locataires jusqu'à la signature des contrats de location. Les tâches annexes à l'immobilier tels que le suivi de la fiscalité en gestion immobilière, le suivi des contrats d'abonnement en eau et électricité des locataires sont également dévolues au service logistique.

Une autre compétence du service logistique concerne les services généraux qui regroupent tout ce qui est relatif à l'entretien, la maintenance, le nettoyage et la sécurité des locaux du siège ainsi que toute tâche que la Direction Générale lui confie.

Paragraphe 4 - Le Service Recouvrement

C'est un service qui s'occupe naturellement des primes impayées. Les impayés constituent dans la zone CIMA l'une des principales difficultés des compagnies d'assurances. En effet, de nombreux moyens existent pour obtenir le paiement des primes.

Le recouvrement amiable a pour but d'obtenir un paiement volontaire de l'assuré par la voie de la négociation et la conviction.

Le recouvrement judiciaire peut être lancé si la procédure de recouvrement amiable échoue.

L'importance du service recouvrement fait que le Directeur Central pilote les activités de ce service. Ainsi un système de gestion automatique de mise en demeure (GAMED) a été mis en place pour un bon suivi des actions de recouvrement.

La gestion du recouvrement des primes impayées est en fait une suite d'actions (courrier, suspension, mise en contentieux) qui s'enchaînent les unes à la suite des autres en fonction des délais contractuels.

Un fichier de relance est constitué et mis à jour périodiquement afin de générer les actions nouvelles pour les contrats qui font l'objet d'impayés.

Le traitement des relances se déroule en trois phases :

- mise à jour automatique du fichier des relances
- contrôle et validation des actions nouvelles à engager
- réalisation des nouvelles actions créées : édition des courriers et exécution des programmes associés.

Chapitre II Fonctionnement des Directions et Services techniques

Section I -La Direction des Opérations D'Assurances

Sous la responsabilité du Directeur des Opérations elle est composée du Département Production IARD, du Département Règlements IARD et du Département Transports et Service Santé.

Paragraphe 1 Le Département Production IARD

Dirigé par un chef de département, la production IARD s'occupe des risques de particuliers et des risques d'entreprise hors transport et santé.

A- La souscription des risques de particuliers :

A-1 L'automobile

Ce sont les véhicules terrestres à moteurs ainsi que leurs remorques et semi-remorques. Les rédacteurs de production installés au guichet appelé Espace Conseil effectuent les opérations d'assurance pour la clientèle du bureau direct.

En effet la souscription se fait avec au préalable une proposition établie sur la base des renseignements fournis par le client.

Le proposant est informé sur les garanties, les exclusions et les prix afin de se faire une opinion sur le risque. Sur la base de cette proposition et après accord du client le rédacteur production saisit les éléments de tarification en vue d'éditer les conditions particulières sous forme de quittance et d'attestation d'assurance. Ces documents contractuels sont signés par le chef de service production ou par son adjoint. L'assuré pourra payer sa prime directement à la caisse en gardant un exemplaire du contrat.

Cette procédure est valable pour les mono-véhicules.

Pour les polices flottes une demande d'incorporation est adressée par la société assurée dés que la police mère est créée. Après établissement de l'attestation une récapitulation est faite selon une périodicité définie et celle-ci sera accompagnée d'une facture de paiement.

La gestion des affaires du pool TPV se fait aux conditions édictées par le pool.

Les contrats sont établis à durée ferme et la durée maximale est fixée à 6 mois. Il est formellement interdit d'accorder une durée de garantie qui excède la période de validité de la visite technique d'où la nécessité de réclamer au souscripteur la carte grise du véhicule à assurer.

Les bordereaux de production (émissions, annulations, ristournes) accompagnés des polices et avenants doivent être adressés mensuellement au pool dans les 30 jours qui suivent la fin du mois inventorié.

A-2 Les Risques Divers

Ce sont essentiellement les risques d'Incendie, Multirisque Habitation, Responsabilité Civile Chef de Famille, Individuelle Accident etc. L'usage du questionnaire –proposition est impératif. L'importance du risque, sa spécificité et sa complexité justifient une approche plus rigoureuse dans certains cas. Pour les risques d'Incendie et Multirisque Habitation une visite de risque peut être effectuée afin de mieux cerner les éléments de tarification ainsi que son environnement.

La forte sinistralité enregistrée au niveau des risques industriels a amené la compagnie à s'orienter vers le développement des risques de masse en particulier l'automobile, la Multirisque Habitation, la Responsabilité Civile chef de famille, AXAPHARM pour les pharmaciens etc. Pour des raisons inconnues le produit AXAPHARM n'a pas connu le succès escompté .Les besoins de couverture chez les pharmaciens étant réels une étude minutieuse s'impose pour une meilleure pénétration du produit. Un chantier a été récemment mis en place pour redynamiser la vente de ce produit de masse.

Les résultas commerciaux confirment le positionnement de Axa dans les risques divers et l'encouragent à aller plus loin. D'évidence l'offre correspond à la nécessité de rapprocher la clientèle en allant vers elle et en poursuivant l'adaptation des produits à l'évolution des attentes des clients. L'augmentation des bureaux de souscription et l'instauration d'un service de permanence à l'Espace Conseil entre 17 h et 18 h les jours ouvrables et de 9 h à 12 h les samedi en sont des illustrations parfaites. Les objectifs recherchés par la compagnie sont doubles :

- la satisfaction des clients

- L'augmentation du portefeuille de clients avec à la clé la multiplication des points d'accès aux produits grâce à l'installation des bureaux de souscription décentralisés et la création de nouveaux produits destinés à des cibles spécifiques .

La tarification des risques de masse ne pose à priori aucun problème. La MRH premium offre un package de garanties à tout occupant d'un logement qu'il soit propriétaire, locataire ou co-locataire.

A-3 Les Risques d'Entreprises

Afin d'accompagner et d'assurer la pérennité des activités du client AXA offre des produits aux assurés pour :

- couvrir les locaux, machines et marchandises
- préserver les résultas (Perte d'Exploitation)
- réparer les conséquences des dommages causés à autrui et en minimiser les impacts (Responsabilité Civile).

Les types d'assurance sont regroupés en 2 catégories :

A-3-1 Les Assurances de Biens et Services

Ce sont essentiellement :

- l'Assurance RC professionnelle
- l'Assurance Multirisque Professionnelle
- l'Assurance Perte d'Exploitation
- les Assurances Bris de Machine

A-3-2 Les Assurances de Personnes

En matière d'assurance de personnes seule l'assurance Individuelle Accident est commercialisée par la compagnie. Cette garantie fait l'objet d'un contrat distinct et peut être prévue à titre de garantie complémentaire.

Elle couvre principalement les risques de décès et d'invalidité résultants de l'accident.

La souscription et la tarification des risques d'entreprise requièrent des dispositions importantes :

- une visite de risque sanctionnée par un rapport

- une vérification d'adaptation entre le montant des engagements et les pleins de souscription des traites de réassurance.
- Détermination du SMP par site
- S'assurer d'une couverture de réassurance en cas de nécessité avant toute souscription ou renouvellement de garantie.

Paragraphe 2 Le Département Règlements des Sinistres

La réputation d'une compagnie est fortement liée la qualité du règlement de ses sinistres. Cette fonction est aussi importante que les couvertures qu'elle procure.

Rattaché à la Direction des Opérations, le Département Règlements a à sa tête un chef de département qui coordonne les activités quotidiennes afin de donner une satisfaction maximale au client.

Faisant de la qualité du service le levier majeur de sa politique de fidélisation de sa clientèle, Axa a simplifié les procédures et a raccourci les délais de traitement des sinistres.

Pour les sinistres matériels la priorité est donnée à l'expertise amiable, ainsi un rédacteur sinistre, à la place d'un expert, pourra transiger avec l'assuré pour éviter une expertise qui sera coûteuse à la compagnie et supportée inutilement.

Pour les sinistres corporels la barémisation par le code Cima permet au régleur de se faire une idée plus proche du coût final du sinistre.

L'innovation majeure du code et qui a trait à l'institution de la procédure d'offre d'indemnité oblige l'assureur à respecter toutes les étapes de la procédure sous peine de pénalités. La victime et l'assureur doivent transiger avant de passer à la procédure judicaire.

Les sinistres importants dont le montant dépasse 10 000 000 FCFA doivent faire d'un « avis de sinistre » matérialisé par un document pré-imprimé sur lequel il doit apporter un certain nombre de renseignements tenant au montant exact de l'évaluation, à la branche concernée et aux circonstances dans lesquelles le sinistre a lieu. L'avis passera par la Direction Générale et à l'ensemble des départements qui vont le viser avant le paiement.

Paragraphe 3 Le département Transports et Santé

Structuré en deux services distincts (service transports et service santé) et dirigé par un chef de département, cette structure gère le plus important portefeuille du marché sénégalais de l'assurance Transports. Il propose des garanties adaptées aux évolutions économiques et juridiques du transport et du commerce international.

A- Le Service Transports

A-1 La production Transports

Le portefeuille est constitué par des corps de navires, des facultés ou marchandises et de l'aviation mais avec une prépondérance des facultés commercialisées sous forme de polices au voyage, polices d'abonnement et polices à alimenter.

- La branche Facultés se caractérise dans le chiffre d'affaire de la compagnie par la prépondérance des polices d'abonnement souscrites au profit des opérateurs évoluant dans le domaine de la commercialisation des céréales.

Une politique de souscription impose des normes aux navires affrétés par les assurés. Les navires doivent être d'un age maximum limite,battant pavillon agrée,classé par une société de classification membre de l'IACS et couvert par l'armateur auprès d'un club P&I agrée pour faciliter les recours de l'assureur.

- La branche Corps et RC couvre les pertes et dommages subis par le navire jusqu'à concurrence de la valeur assurée ainsi que la responsabilité des propriétaires des navires et des auxiliaires de transport.
- La branche Aviation : elle couvre les dommages matériels subis par les aéronefs, les pièces de rechange et le matériel. Elle couvre également la responsabilité civile pour l'utilisation d'un aéronef en vol ou sur terre.

Une extension peut être accordée pour les accidents subis par les passagers et les membres de l'équipage. Sont assurés dans cette extension les indemnités journalières, les frais de traitement, les frais d'hospitalisation ainsi que les capitaux de décès et d'invalidité.

A-2 Les sinistres Transports

Au préalable tout sinistre, après sa déclaration, doit faire l'objet d'expertise. Une mission précise est confiée à l'expert pour procéder à un constat contradictoire et rédiger un rapport d'expertise. Les conclusions du rapport permettent à l'assureur d'établir une dispache en vue du règlement de l'indemnité.

Les recours sont préservés au moyen d'une Lettre de garantie délivrée par le club de protection pour éviter la saisie conservatoire du navire en offrant à l'assureur une garantie financière à la place du navire.

B- Le Service Santé

B-1 La production

Les contrats Santé proposent de garantir la maladie, l'accident et la maternité des assurés. Sont couverts les frais d'hospitalisation médicale ou chirurgicale, les frais pharmaceutiques, d'analyse et d'optique (monture et verres) etc.

Un examen médical est obligatoire pour les souscriptions individuelles et le médecin conseil de la société doit consigner ses observations sur le questionnaire rempli par le proposant.

Les contrats Assistance souscrits sont placés à 100% auprès de Axa assistance

B-2 Les sinistres Santé

Les demandes de remboursement arrivent par courrier ou directement au service santé et sont composées de la feuille de déclaration maladie, de l'ordonnance médicale, et des factures de paiement. Apres les vérifications nécessaires un décompte de remboursement est établi pour aboutir à l'émission du chèque de paiement.

Section II La Direction Commerciale

Créée en octobre 2005, la Direction Commerciale s'est vue assigner entre autres missions :

- le développement ciblé de l'activité dommages sur les risques du particulier, des professionnels et des petites et moyennes entreprises ;

- l'émission de toutes propositions aptes à assurer le développement du portefeuille client
- mener des réflexions sur le lancement de nouveaux produits etc.

A cet effet un projet de Business Plan a été mis en place pour l'exécution des missions assignées. Ce plan d'actions s'articule autour d'une étude de l'environnement du marché, des atouts et contraintes de la compagnie à partir desquels des objectifs réalistes peuvent être fixés ainsi que les moyens d'action à mettre en œuvre.

Les objectifs sont centrés sur deux axes essentiels :

♦ Les objectifs qualitatifs visent la fidélisation de la clientèle en portefeuille par une gestion de proximité.

♦ Les objectifs quantitatifs pour juger l'efficacité de la Direction Commerciale.

Section III -La Direction Finances et Comptabilité

Elle est érigée avec la nouvelle reforme de l'organigramme et remplace l'ancien Département Finances et Comptabilité. Entre autres tâches elle s'occupe de la tenue des comptes selon la réglementation CIMA et les principes comptables généralement admis ; de la tenue des comptes annuels à la date d'inventaire ; du suivi rigoureux des placements ;de l'exécution des obligations vis-à-vis de l'Administration Fiscale et des organismes sociaux. Elle effectue les dépenses autorisées par la Direction Générale.

Section IV La Direction Plan, Budget, Résultat et Contrôle (PBRC)

Cette direction regroupe deux sections : le contrôle de gestion et la réassurance.

Paragraphe 1 Section Contrôle de Gestion

Elle s'occupe entre autres de l'élaboration du budget annuel en étroite relation avec la Direction Générale pour préparer la réunion annuelle du conseil d'administration, la confection d'un plan stratégique triennal pour faire des prévisions sur les exercices futurs, un reporting mensuel des tableaux de bord pour le suivi de l'activité globale.

Paragraphe 2 - Section Réassurance

Ses tâches s'articulent autour de la définition du profil du portefeuille pour doter la compagnie d'un bon plan de réassurance ; de la gestion des traités avec les réassureurs ; du placement en réassurance facultative en cas d'exclusion ou de dépassement des pleins ; la tenue des comptes trimestriels de réassurance.

Deuxième partie :

LA PROBLEMATIQUE DE L'EQUILIBRE TECHNIQUE DU PORTEFEUILLE TRANSPORTS D'AXA SENEGAL

Introduction

La surveillance prudentielle de l'activité d'assurance vise à faire respecter, en toutes circonstances, les engagements pris envers les assurés et bénéficiaires de contrats. L'activité d'assurance se caractérise par l'inversion du cycle de production : alors que dans une entreprise classique le prix de revient est connu avant que soit déterminé le prix de vente, une société d'assurance encaisse des primes avant de payer des sinistres dont le montant final est aléatoire. Le décalage entre primes connues et charges aléatoires, qui fait des sociétés d'assurances des investisseurs institutionnels de premiers ordre, rend le résultat de leur activité incertain. Les sinistres de 2005 rappellent que « peu probable » ne signifie pas « négligeable ». La survenance du sinistre Aviation de l'exercice 2005, d'une ampleur inégalée a montré jusqu'où le système de réassurance peut être défaillant et que la compagnie peut être confrontée à un bouleversement dans l'estimation de ses provisions techniques. La société doit donc posséder une marge de solvabilité, c'est-à-dire une richesse propre suffisante au regard des risques couverts, lui permettant de rester solvable, même dans l'éventualité d'événements futurs défavorables et non prévus. Cependant elle ne doit pas seulement être solvable, elle doit aussi être en mesure de couvrir ses engagements à toute époque.

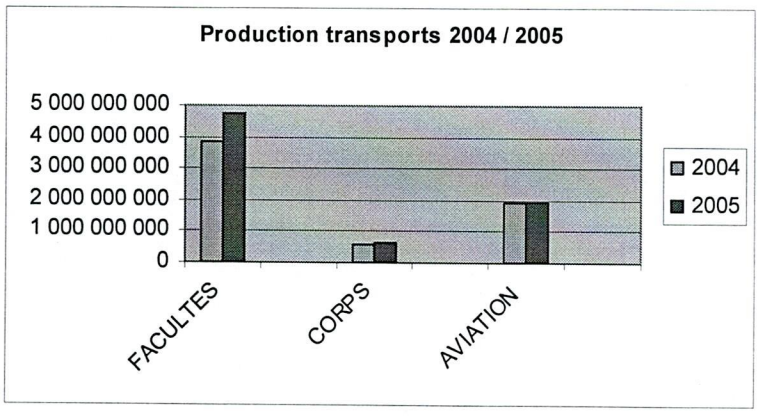
En effet la société reste, quoi qu'il arrive, intégralement responsable de la totalité de ses engagements vis-à-vis des assurés et ne peut arguer de la défaillance éventuelle de l'un ou de l'autre de ses réassureurs pour ne pas assurer l'intégralité de ses engagements.

Les provisions techniques à la charge des réassureurs ne sont admises en couverture des engagements que dans la mesure où ces créances n'ont pas fait l'objet d'une garantie (dépôt, nantissement de titres, lettre de crédit…)

Nous nous sommes proposés de nous pencher sur l'équilibre technique de la branche transport compte tenu de sa diversité (facultés, corps et aviation) mais aussi de l'importance des capitaux qu'elle souscrit.

Cette étude sera traitée sous trois aspects. Dans un premier chapitre nous traiterons de la composition du portefeuille,un deuxième chapitre analysera la sinistralité de la branche tandis que le troisième essaiera de trouver la corrélation entre la sinistralité et la couverture des engagements réglementés conformément aux directives de l'autorité de contrôle.

Chapitre I : Composition du portefeuille



Avec un chiffre d'affaires de 4,727 milliards pour les facultés ; 1,924 milliard pour l'aviation et 621,75millions pour l'assurance corps de navire Axa Sénégal se situe au 1er rang du marché Sénégalais dans la branche transports qui se totalise à 10,726 milliards. Ces chiffres montrent que l'assurance facultés garde une prédominance incontestée sur le chiffre d'affaires global de l'activité transports de la compagnie. Ceci est dû à la progression connue dans l'importation du riz, base essentielle de tous temps de l'alimentation des sénégalais. L'assurance transports est un marché très spécialisé à dimension internationale qui reste innovant et très réactif aux évolutions constantes des pratiques et usages du commerce international. Dans ce sens Axa Sénégal a mis son professionnalisme à la disposition des assurés et courtiers avec l'appui technique et commercial de son réassureur principal Axa Corporate Solutions (ACS). Ainsi l'activité de "trading" qui signifie commerce et considérée comme un segment spécialisé est traitée de manière privilégiée par la compagnie.

L'étroitesse du marché de l'assurance corps de navire et la politique de désengagement d'Axa Sénégal de cette branche en raison des mauvais résultats enregistrés expliquent la baisse constante du chiffe d'affaires sur cette catégorie.

L'assurance aviation quant à elle reste réassurée à 93,50 % et se compose surtout d'appareils lourds (Boeing etc.).

Section I : Les Facultés

Les facultés assurées sont de natures diverses allant des céréales aux véhicules en passant par les produits pétroliers.

Paragraphe 1 : La prédominance du Riz et du Sucre

La libéralisation de la commercialisation du riz est le mode sous lequel le désengagement de l'Etat est textuellement conçu par la nouvelle politique agricole (NPA).

Les importations croissantes de riz en dépit d'une production croissante de céréales ont été par ailleurs favorisées et le Sénégal est le deuxième importateur mondial après le Nigeria. Il accorde sa préférence au riz d'origine asiatique, principalement de la Thaïlande, du Vietnam et de l'Inde. Les autres riz sont moins prisés à cause de leur coût relativement élevé. Les importations de riz d'origine asiatique se sont élevées en 2005 à 83 milliards dont 60 milliards pour la Thaïlande ; 13,5 milliards pour l'Inde et 9,5milliard pour le Vietnam.

La disparition de la Caisse de Péréquation et de la Stabilisation des Prix (CPSP) a favorisé l'installation dans le secteur du riz d'importateurs locaux et de traders. Des polices "au Voyage" et "à Abonnement », que nous étudierons, ont été mises sur pied pour accompagner les nouveaux acteurs de la filière riz.

Les garanties commercialisées vont de magasin en magasin y compris le transbordement et le séjour en cours de transit. Une durée maximale de 60 jours est fixée après le déchargement du navire.

Au titre de l'exercice 2005 les primes brutes de réassurance encaissées s'élèvent à 2 550 000 000 FCFA avec une sinistralité brute de réassurance de 45,95 % dans le domaine du riz.

La filière sucre a connu une légère progression en 2005 par rapport à 2004 passant de 331 365 664 FCFA à 493 300 064 CFA de primes encaissées .Mais la charge de sinistre a également évolué allant de 174 225 184 FCFA à 234 567 592 FCFA . Ceci est dû à une fréquence de sinistres liée à la spécificité de cette denrée extrêmement sensible et périssable.

Paragraphe 2 : Les produits Pétroliers

Malgré sa libéralisation depuis 1998 le secteur pétrolier connaît d'énormes perturbations aussi bien dans l'approvisionnement en produits pétroliers que dans leur stockage, leur distribution et leur transport. Les difficultés actuelles d'approvisionnement correct en énergie résultent en grande partie du renchérissement du cours du brut et à la dérégulation des règles d'importation et de distribution de cette denrée stratégique. Le Sénégal, du fait de son statut d'importateur de produits pétroliers arrive, difficilement dans le contexte de la flambée des cours du brut, à satisfaire la demande nationale en carburant, en gaz butane et en électricité ceci malgré les reformes entreprises dans le cadre de la libéralisation du secteur des hydrocarbures à travers notamment l'abolition des monopoles existants dans la chaîne d'approvisionnement et de distribution.

La SAR, principal client de Axa Sénégal dans les produits pétroliers reste leader du secteur. Toutes ses importations pourraient passer de 1,2 millions de tonnes à 2 millions de tonnes si l'Etat joue pour le maintien de l'outil de raffinage, de son extension et sa modernisation tout en garantissant à la SAR la rentabilité de ses investissements.

Paragraphe 3 : Les Véhicules et Pièces détachées

Pour cette catégorie de produits le portefeuille est composé de 2 principaux clients avec un cumul de primes acquises de 74 457 900 FCFA et une sinistralité qui avoisine les 27% ; les facultés assurées consistant en des véhicules automobiles et des pièces détachées provenant du Japon, de la France et de la Corée. A l'image des autres assurés en abonnement un carnet de déclaration d'aliments est livré aux concessionnaires pour y déclarer toutes les expéditions se rapportant à leurs activités.

Paragraphe 4 : Autres Produits

A- Les céréales autres que le Riz

Les céréales autres que le riz assurées par Axa Sénégal sont essentiellement le blé, le maïs et les produits dérivés des céréales comme la farine de blé, semoule etc.

Selon la Direction de la Statistique 2 à 3 kg de blé sont consommés par an et par habitant dans les campagnes contre 10 fois plus à Dakar.

La majorité des importations est réalisée par voie maritime sur les navires de commerce appelés vraquiers.

Les garanties qui couvrent les marchandises sont accordées depuis le stockage dans les silos verticaux ou horizontaux jusqu'à l'ensachage au port de déchargement. La garantie principale commercialisée par la compagnie pour ce type de marchandise est la "Tous Risques" y compris les manquants incluant une franchise.

Une sinistralité élevée est remarquée à l'arrivée au port de déchargement sûrement due au caractère relativement sensible de ces produits. C'est ainsi qu'au déchargement des expertises sont toujours réalisées afin de mesurer l'ampleur des avaries à l'ouverture des cales et ce, contradictoirement avec les représentants du manutentionnaire et du P&I. Des problèmes de qualité ou de quantité peuvent survenir notamment du fait du caractère périssable de ces céréales, de la durée de certains voyages maritimes et de l'état discutable de certains navires affrétés. Il s'y ajoute des disfonctionnements relevés au niveau du pont bascule installé au port autonome de Dakar par la chambre de commerce et d'industries de Dakar. Une sélection rigoureuse de la clientèle combinée à un regroupement de leurs couvertures IARD et une augmentation des franchises s'impose pour juguler la sinistralité constatée.

B- Les Produits Divers

En dehors des produits alimentaires, des produits pétroliers et des véhicules les polices transports couvrent aussi "les produits divers" composés de matières premières et éléments de conditionnement, de flacons de verres, d'étiquettes, d'étuis, de produits finis etc. Communément appelés de facultés diverses ils représentent dans le portefeuille transport un volume de 169 500 000 FCFA en 2005 contre 193 000 000 FCFA de primes en 2004.

La variation de la sinistralité qui est passée de 68 % en 2004 à 2 % en 2005 affecte à cette catégorie de marchandises une rentabilité à sauvegarder en raison de leur mode de transport par conteneurisation.

Paragraphe 5 : Les conditions de couverture

Chaque contrat d'assurance contient des clauses particulières qui en font un contrat spécifique, bâti sur mesure pour répondre aux risques et besoins propres à chaque type de marchandises transportées. Sans entrer dans le détail des couvertures d'assurances, nous tenterons de mettre en évidence les points suivants :

-les différents types de contrats

- les risques à garantir

- les couvertures propres à l'activité de "trading".

A- Les types de polices commercialisées

En fonction de la situation financière, de la taille et de la fréquence de ses expéditions l'assuré pourra s'orienter vers la mise en place d'une police d'Abonnement ou d'une police au Voyage.

A-1-La police d'Abonnement ou Open Cover

Le contrat d'abonnement est une formule conclue d'avance et pour une période donnée pour couvrir tous les envois faits par l'assuré. Elle convient surtout aux contrats effectuant des opérations d'import-export.

La police prévoit un plafond par voyage et par expédition communément appelé "plein". Si ledit plafond devait être dépassé par l'expédition, l'assuré a l'obligation d'informer la compagnie qui se chargera, en cas de dépassement de sa capacité, de chercher un complément de couverture par le moyen d'une réassurance facultative. Mais d'habitude l'assuré qui maîtrise bien son activité fixe un montant maximum qu'il dépasse très rarement et qui permet à l'assureur d'en tenir compte pour ses traités de réassurance dans sa politique de cessions.

Le plein de conservation de Axa était fixé en 2005 à 300 000 000 FCFA et le plein d'engagement à 1 500 000 000 FCFA ce qui traduit en valeur relative à 20 % de rétention alors que la compagnie pouvait conserver davantage. Une étude minutieuse s'impose donc pour déterminer les valeurs maximales effectuées par les clients lors de leurs

expéditions pour que soit déterminé le plein adéquat et permettre par la même occasion, à la compagnie de faire des économies sur ses cessions en réassurance.

Les risques couverts par les polices d'abonnement sont les risques ordinaires avec extension aux risques de guerre sur demande de l'assuré et moyennant surprime.

Les navires transporteurs doivent répondre à des critères précis sur l'âge (moins de 25ans), ils doivent être de classe de première cote d'une société de classification première à part entière ou associée de IACS (International Association of Classification Societies), d'affiliation auprès d'un club de protection (P&I) de premier ordre et membre de l'International group. Lorsque le navire ne répond pas à ces critères Axa Sénégal demande l'avis technique d'Axa Corporate Solutions en tant que réassureur avant d'octroyer sa garantie.

A-2 La police au Voyage

Elle couvre les marchandises et un trajet déterminés et convient donc pour les expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement sont connus : le risque est bien délimité.

Exemple : importation d'une Grue par une entreprise de manutention.

La police couvre la durée du voyage.

A-3 La police "Tiers Chargeur"

C'est une police d'abonnement établie au nom des commissionnaires de transports, transitaires et consignataires de marchandises et sur laquelle ils peuvent appliquer les marchandises que leurs clients leur ont demandé d'assurer en même temps que de les transporter ou de les faire transporter.

A-4 La police à Alimenter

Elle convient surtout pour l'exécution de contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période déterminée.

Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque édition,l'assuré souscrit,par mesure de simplification, « une police à alimenter » ,dans laquelle il indique la valeur

totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

B- Les principales garanties offertes

Les facultés couvertes dans les polices transports sont assurées soit aux conditions "TOUS RISQUES" soit aux conditions "FAP SAUF" selon la formule choisie par l'assuré aux conditions particulières.

B-1 La garantie "Tous risques"

Conformément à la police française d'assurance maritime sur facultés la garantie "Tous Risques" commercialisée par la compagnie que ce soit en "abonnement" ou "au voyage" couvre les facultés assurées jusqu'à l'entrée en magasin y compris les dommages survenus en cours de manutention.

Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que le pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées.

Sont également couverts les divers frais engagés:

- pour préserver les facultés d'un dommage ou de limiter les dommages et pertes.
- Pour le déchargement, magasinage, transbordement et acheminement des marchandises en cas d'interruption du voyage
- Pour les frais exposés en cas d'avaries communes

B-2 La garantie FAP SAUF

Elle couvre les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux facultés assurées par un des événements prévus par la police française maritime sur facultés plus précisément par l'imprimé du 30 juin 1983 modifié le 22 octobre 1998.

Sont également couverts les divers frais engagés pour limiter les dommages, pour le transbordement et l'acheminement en cas d'interruption de voyage ainsi que ceux exposés en cas d'avaries communes.

B-3 Le cas particulier du stockage

Le besoin de stockage est inhérent à l'activité de transport. La garantie est accordée à compter du premier jour de stockage dans les entrepôts portuaires en magasins couverts, clos et gardiennés en prolongation de la couverture maritime.

Les entrepôts de stockage sont des installations réglementées et agréées qui sont exploitées par le secteur privé dans lesquels les marchandises peuvent être exposées en attendant leur délivrance aux destinataires.

Au préalable la garantie n'est accordée que si les conditions de stockage sont agrées par la compagnie et lesdites conditions doivent être conformes à celles usuelles du stockage.

Les pluies diluviennes de 2005 ont provoqué des sinistres importants qui ont amené la compagnie à revoir les conditions d'octroi et de souscription de cette garantie.

Bien qu'aucune statistique ne soit disponible sur ces sinistres leur ampleur est notée chez certains clients.

Des mesures assez strictes ont été prises pour juguler la sinistralité de cette garantie consistant notamment à :

- faire expertiser les entrepôts de stockage pour agréer ceux qui remplissent les conditions requises pour recevoir la marchandise et sa conservation dans les conditions optimales
- limiter la durée du stockage
- privilégier et favoriser les clients qui ont leur propre lieu de stockage et qui soit agréé par un expert.

En cas de stockage en tierce détention il serait intéressant d'expérimenter une implication des sociétés spécialisées dans le contrôle des stockages à l'instar de la COTECNA vers qui il sera transféré le contrôle juridique et physique des stocks de marchandises.

Section II Les Corps de Navire

Le marché de l'assurance corps est un marché restreint dans lequel un pool de co-assurance a été constitué (pool AMCO) par les compagnies locales. Ce pool s'occupe de la souscription de l'assurance des corps de navires et de la RC des armateurs auxiliaires

de transports. Mais pour des raisons internes propres au groupe Axa, la filiale Sénégalaise ne participe pas à ce pool.

Paragraphe 1 : Les principes directeurs de la souscription corps de navire

L'état vétuste de la flotte sénégalaise et la fréquence des pertes totales douteuses ont poussé Axa a adopter une politique prudentielle de souscription qui diffère de celle du marché.

A- une politique prudentielle

La rigueur de la politique de souscription de l'assurance corps de Axa Sénégal consiste à agir préventivement contre la fraude en mettant en place une organisation interne capable de déceler des failles sur la solvabilité financière et la moralité des assurés. Les pertes totales enregistrées dans le marché ont fait penser à des manœuvres pour bénéficier de l'indemnité d'assurance parce que la santé financière des bénéficiaires n'était pas des plus reluisantes. Cette situation a poussé la compagnie à s'entourer de plus de précautions en exigeant à l'assuré des éléments connus de lui qui pouvant avoir une incidence sur sa décision d'accepter ou non le risque.

En dehors de l'enquête sur la solvabilité et la moralité de l'assuré, la politique de souscription d'Axa érige en règle de base l'expertise préalable de toutes les unités mêmes neuves dans l'optique d'obtenir les recommandations susceptibles d'affecter la navigabilité ou la sécurité en mer, de vérifier les valeurs déclarées et de déterminer l'état de la navigabilité (état de la coque et du navire).

Toutefois une importante sinistralité de la branche corps a été enregistrée dans certaines polices de 200 % et même de 780 % sans pour autant affecter le résultat net dans la mesure où les polices sinistrées ont fait l'objet de placement en réassurance dans leur intégralité hors cession légale de 6,50 % de la SEN-RE.

Les navires de pêche constituent l'essentiel du portefeuille avec 100 unités assurées par Axa sur les 143 battant pavillon sénégalais. Les résultats non encourageants laissent envisager une résiliation future de certaines polices. Celles qui seront conservées dans le portefeuille devront être assujetties à des mesures d'ajustement telles que :

- la majoration de la prime,
- l'introduction d'une franchise sur la valeur d'assurance
- la limitation de la couverture à la perte totale et au délaissement.

D'autres assurés aussi devront également faire l'objet d'une surveillance étroite.

B - Une politique indépendante de celle du marché

Sur les dix compagnies du marché pratiquant l'assurance transport huit sont membres du pool assurance maritime corps (AMCO) qui est un mécanisme de co-assurance du marché sénégalais. Ce pool a été créé dans le but de répondre à un certain nombre de problèmes graves auxquels était confrontée la branche corps.

Membre du pool depuis sa création en 1991 la compagnie, encore sous l'appellation de CSAR, s'est retirée en 1993 pour suivre sa propre politique de souscription indépendante de celle du marché. Sous les recommandations de son réassureur Axa Corporate Solutions, Axa Sénégal souscrit des flottes de bateaux appartenant à des armateurs d'origine espagnole et française battant pavillon Sénégalais. Mais la politique de désengagement et le refus de souscription adoptés par Axa sont justifiés par les mauvais résultats enregistrés dans la branche.

Par contre les bons résultats présentés par le pool AMCO prouvent que Axa doit s'intégrer dans le système de la co-assurance qui est un exemple de solidarité de marché.

L'aliment de primes engrangé par le pool a connu une évolution remarquable depuis l'origine passant de 22,2 millions de FCFA en 1991 à 179,3millions en 1995 ; 260,3 millions en 2000 et 374,8 millions en 2004. Ce résultat a été acquis à la faveur non seulement du retour des risques précédemment délocalisés du fait de la confiance restaurée, mais aussi de l'accroissement de la capacité offerte par les membres du pool.

Au total entre 1991 date de création du pool et 2004 2,9 milliards de primes sont tombées dans l'escarcelle du pool.

En contrepartie le pool a eu à régler sur la même période 1,4 milliard de sinistres, 419 millions en instance de règlement ; la sinistralité de l'ordre de 62,7 % est satisfaisante.

Le résultat consolidé est bénéficiaire et s'établit à 493,1 millions entre 1991 et 2004.

Le pool a sans doute répondu à sa vocation qui n'est pas la recherche à tout prix de gain mais plutôt une stabilisation des résultats du marché par une moralisation progressive des risques et l'accroissement de la maîtrise technique de ses membres.

Paragraphe2 : La place de l'assurance corps dans le portefeuille

Le contexte commercial étant de plus en plus absent Axa se désengage des risques corps. Les mauvais résultats propres à la compagnie ont encouragé cette politique de désengagement. Celle-ci se justifie t'elle encore compte tenu de la place des risques corps dans le chiffre d'affaires global de la compagnie et par rapport à celui du marché ?

A- Sa place dans le chiffre d'affaires d'Axa

Avec un cumul de 621 736 328 FCFA pour l'exercice 2005 la branche corps représente 9% du chiffre d'affaires transports et a connu une progression de 3,7 % par rapport au ratio de 2004. Compte tenu de l'aggravation de la sinistralité de 2005 la compagnie doit être confortée dans sa position prudentielle dans la souscription des corps, ce qui devra aboutir nécessairement à un rétrécissement de la part de marché sur l'exercice 2006.

B- Sa place dans le marché de l'assurance Corps de navires

Pour un chiffre d'affaires global de marché de 1,730 milliard Axa a pû développer 621 millions FCFA soit 36 % de part de marché. Le reste du marché étant constitué des membres du pool AMCO. Une précédente comparaison a montré que cette structure est en pleine progression et qu'elle doit relever des défis majeurs incités par la domiciliation de l'assurance du pavillon sénégalais conformément à la loi n° 83-47 du 18 février 1983 en tenant compte des prémisses de partenariat instauré avec la Direction de la Marine Marchande organisme chargé de l'application effective de cette loi.

La grande innovation pour le marché en 2005 a été la conception d'un produit d'assurance pour la pêche artisanale. Ce produit est le fruit d'un consensus obtenu avec les organisations de pécheurs les plus représentées à savoir la FENAGIE PECHE et le CNPS. La concrétisation de ces actions devraient aider davantage le marché à engranger des montants plus consistants en corps de navires toutes choses qui doivent pousser Axa à renoncer voire à tempérer sa politique de désengagement.

Section III Les Corps d'aéronefs

A l'origine les assureurs ne couvraient que les seuls dommages à l'aéronef. Mais en raison de la multiplication des sinistres la branche a souffert de la crainte des compagnies d'assurances.

Depuis la première guerre mondiale l'aéronef a bénéficié de progrès techniques et de renforcement des réglementations et contrôles émanant de différentes autorités relayés par la vigilance des compagnies d'aviation.

Aujourd'hui les appareils sont couverts non seulement pour les dommages subis mais aussi pour les responsabilités qu'ils peuvent encourir à l'égard des tiers et passagers.

Axa Sénégal maintient sa position de leader (97 % du marché) dans cette branche qui a connu une croissance avec la création d'une compagnie nationale de transport aérien disposant de Boeings destinés aux vols internationaux et de DASH pour la desserte intérieure.

Une distinction doit être néanmoins opérée entre aviation légère et aviation lourde.

Paragraphe 1 L'Aviation légère

On regroupe sous le terme "aviation légère" l'aviation sportive, l'aviation privée de loisir regroupant ainsi l'utilisation d'aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage excède rarement 5,7 tonnes.

Elle se pratique par des usagers réunis en aéroclubs ou en autonomie avec une vingtaine d'appareils titulaires de certificats de navigabilité.

Paragraphe 2 L'Aviation lourde

Constituée de deux principaux assurés, l'aviation lourde concerne essentiellement les Boeings utilisés pour une exploitation commerciale .Elle occupe la quasi-totalité de la masse de prime engrangée par le marché et est intégralement réassurée à 93,5 % hors cession légale de 6,5 % de la SEN-RE l'essentiel des cessions revient à Axa Corporate Solutions.

Les tendances montrent que la progression des émissions de primes devra se poursuivre et reposera sur les extensions de garanties sollicitées par les clients en portefeuille (convoyages, incorporations de nouveaux appareils etc.)

Le marché Aviation enregistre depuis plusieurs années un net recul de la sinistralité alors que le trafic aérien augmente sensiblement. Pour autant il serait prématuré d'en tirer des conclusions sur les évolutions à venir d'autant que ce marché se caractérise par une sinistralité de nature catastrophique car ses tendances dépendent fortement de la survenance ou non de catastrophes aériennes.

Chapitre II Etude de la sinistralité de la branche

L'année 2005 a été pour Axa une année de forte sinistralité aussi bien en corps, en facultés qu'en aviation. La sinistralité de l'aviation a été particulièrement lourde en sévérité mais elle ne doit pousser la compagnie à verser dans un pessimisme exagéré compte tenu de l'intervention de la réassurance qui prend en charge la totalité de la charge de sinistre.

Section I Analyse des causes de la sinistralité (facultés, corps et aviation)

Paragraphe 1 : En facultés

Les dommages subis par les facultés sont de plusieurs sources :

- Le trajet suivi par les navires peut être composé de mers différentes (mer noire, mer rouge etc.) qui sont souvent glaciales et/ou agitées.
- Les origines des marchandises comme le Vietnam, le Pakistan sont des facteurs qui jouent également sur la sinistralité.
- En raison du type de transport il n'en demeure pas moins que la qualité des navires est source de sinistre si ces derniers ne répondent plus aux exigences attachées à leur classe. Les sociétés de classification et l'Etat du port sont les mieux placés pour contrôler le respect des normes de navires et prendre les mesures appropriées lorsque ces normes ne sont pas respectées ou maintenues.
- Certains ports de destination sont considérés plus risqués que d'autres à cause de leur manque de sécurité et de leur réputation, conséquence des différents vols qui y sont commis mais aussi de la vétusté de leurs infrastructures.
- Les facultés comme le riz, le sucre, le blé et le maïs sont caractérisées par leur fragilité d'où l'importance de l'ensachage pour éviter les mouilles et les dispersions.
- Il s'avère que les pays en voie de développement ont maintenu une part stable dans les flux internationaux de cargaison tout en renforçant leur flotte marchande mais le développement du commerce est freiné par le vieillissement des flottes et les lourdes dépenses de fret et de transport. Au développement des flottes des pays émergents d'Asie est venu s'ajouter le recours massif des armateurs, pour des

raisons économiques, aux pavillons des pays de libre immatriculation dit aussi "de complaisance" qui abritent aujourd'hui en tonnage près de la moitié de la flotte de commerce mondiale. Les deux plus importants, le Panama et le Liberia, représentent le tiers du tonnage mondial.

- A ces causes s'ajoute la question non moins importante du stockage des marchandises prolongeant les garanties maritimes de base. En effet il est arrivé que des flasques et des vols soient constatés pendant le stockage mais les dérives viennent surtout des mouilles par les eaux de pluie. L'année 2005 a été marquée par une forte sinistralité liée aux fortes pluies diluviennes qui ont occasionné d'importantes mouilles.

Paragraphe 2 : En corps de navire

Au Sénégal la pêche occupe une place très importante dans l'économie. Elle représente 30 % des exportations et contribue pour 2,5 % du PIB total.

Les zones poissonneuses sont réputées dangereuses pour les navires qui ont subi ces dernières années une sinistralité conséquente. La zone de Kayar qui fournit 12 % de la pêche artisanale au Sénégal est réputée dangereuse pour sa fosse qui attire les pêcheurs à cause de sa richesse en plusieurs variétés de poissons.

Le secteur de la pêche est confronté à une crise aiguë et transversale marquée par la raréfaction de la ressource. Les contraintes sont de plusieurs ordres :

— Au niveau de la pêche industrielle l'on constate :

- L'état d'obsolescence et d'entretien de l'armement de la flottille nationale
- Des difficultés de mobilité de la flottille dans la sous région
- Des difficultés d'approvisionnements des unités à terre
- Des difficultés dans la mobilisation des financements
- L'insuffisance et la vétuste des moyens de surveillance

— Au niveau de la pêche artisanale :

- Une insuffisance des infrastructures de base dans les centres de pêche
- L'insuffisance des mesures sécuritaires en mer
- L'environnement social dans les centres de pêche

Tout ceci a entraîné les acteurs de la pêche dans une insolvabilité généralisée pouvant déboucher sur des pratiques frauduleuses préjudiciables aux assureurs.

Paragraphe 3 : En aviation

L'une des principales causes de sinistre est le vieillissement des appareils mais dans quelle mesure un avion est-il sûr ? Cette sûreté dépend de la manière dont il est conçu , testé puis entretenu. Il est généralement admis par les spécialistes de l'aviation que l'âge et l'usure agissent sur la sûreté de l'appareil.

Les compagnies d'aviation gardent les aéronefs en vol plus longtemps que prévu principalement à cause de ce qu'il en coûterait pour les remplacer mais elles ne doivent non plus oublier que la navigabilité des avions doit être considérée comme un processus cohérent qui va de la conception à son contrôle technique pendant l'exploitation.

La libéralisation du trafic et la mondialisation de l'économie doivent s'accompagner d'un accroissement de la vigilance tant des services officiels que de l'industrie de l'aviation. Les progrès constants en matière de sécurité restent insuffisants en raison de la très forte croissance du trafic.

Un autre volet important de l'aviation est la défaillance du système de surveillance des aéroports. Il convient aujourd'hui d'analyser les exigences de surveillance requises pour assurer la sécurité et la capacité dans toutes les phases du vol : mise sur piste de l'avion, départ, approche sur aéroports à haute densité de trafic et pistes multiples, mise en parking etc.

Le radar, traditionnel objet de surveillance des aéroports, ne doit plus constituer la seule technologie capable d'assurer la surveillance du trafic aérien. L'avènement des satellites et des liaisons de données Air-sol a fait émerger d'autres moyens et techniques objets de nombreuses recherches et expérimentations.

Un troisième critère d'aggravation de la sinistralité est la proximité des aéroports aux habitations. Les récents accidents d'avions survenus en France et en Afrique ont montré le degré de dangerosité de la cohabitation des habitations avec les aéroports et la quasi-totalité des aéroports restent confrontés à ce problème. L'habitat urbain dispersé s'est

développé et des unités de lotissements ont poussé ça et là au gré des terrains disponibles sans le moindre souci de cohérence et d'organisation.

Section II Solutions proposées pour le rééquilibrage de la branche

Paragraphe 1 : En facultés

Il est préconisé la mise en oeuvre de certaines mesures qu'il faudrait systématiser :

A- Sur le plan de la navigation maritime

- Imposer que les navires transporteurs soit âgés de moins de 25 ans
- Soumettre les navires (surtout les vraquiers) au code ISM (International Safety Management) qui détermine les règles de sécurité appliquées à bord et du code ISPS (International Ship and Port Security) qui précise les règles de sûreté du navire.
- que le navire soit affilié auprès d'un club de protection membre de l'International Group
- le navire doit être de la première cote d'une société de classification première à part entière ou associés à l'IACS.
- La présentation des certificats de qualité, de poids et d'origine de la cargaison

Une attention particulière doit être accordée à la préservation des recours. Il est impératif d'éviter les prescriptions en dressant par exemple une liste de tous les sinistres qui ont une prescription annale et qui doit être systématiquement suivis.

Par ailleurs les ordonnances d' « anti suit injunction » consistant en des sanctions pénales prononcées par le juge Anglais contre Axa Sénégal suite à des saisies conservatoires de navires recommandent que des mesures préventives soient envisagées pour éviter à l'avenir lesdites ordonnances et permettre ainsi à axa Sénégal de faire valoir des droits tout en veillant à son équilibre financier.

B- Sur le plan du stockage

- exclusion du stockage sur terre-plein
- limitation de la durée de stockage
- agréer et suivre périodiquement certains lieux de stockage

- exiger l'adaptation de l'emballage par rapport à la nature des produits surtout sensibles
- augmenter les franchises et exclure certains types d'avaries surtout pour les céréales

Paragraphe 2 : En corps de navires

la solution que l'on pourrait proposer pour juguler la sinistralité corps est le respect strict de la politique de souscription déjà mise en place et qui donne priorité à l'expertise préalable et à l'enquête de moralité des assurés.

Il est recommandé de prévoir une franchise assez consistante et une surprime pour les navires de pêche qui fréquentent la fosse de kayar à cause du danger qu'elle constitue pour les pêcheurs. Les mêmes dispositions doivent être prises à l'encontre des navires qui naviguent dans les côtes mauritaniennes ceci est dû à leur géomorphologie assez accidentée.

Sur le plan macroéconomique, l'Etat doit contribuer à l'adaptation de l'outil industriel de pêche aux exigences du marché extérieur et des normes internationales. Ceci nécessite la mise en place des investissements nécessaires à l'amélioration de la productivité et de la diversification des produits toutes choses qui permettraient aux entreprises :

- de renouveler progressivement la flotte existante
- de se conformer aux normes internationales
- d'entamer des programmes d'innovation technologiques

Paragraphe 3 : En aviation

Le vieillissement des appareils constitue une problématique majeure. La recommandation est d'imposer aux assurés de soumettre les avions aux grandes visites et révisions générales afin de remédier aux usures et premiers endommagements avant un évènement catastrophique.

Le suivi des aéronefs par le constructeur et les essais représentatifs des conditions d'utilisation permettent de définir un niveau d'utilisation au-delà duquel les probabilités de sinistre sont élevées.

Les aéroports également doivent être équipés d'un système permanent de surveillance et de visualisation des trajectoires des avions parce qu'il a été remarqué que beaucoup de sinistres surviennent sur les tarmacs au décollage et à l'atterrissage des avions.

Section III Impact des résultats techniques

Paragraphe 1 : L'influence de la réassurance

A- En facultés

En 2005 la branche facultés a développé une masse de prime de 4 727 778 621 FCFA avec FCFA 651 837 213 de rétention soit 14 % des émissions de la branche.

Par contre les charges de sinistres s'évaluent en 2005 à 2 746 728 287 FCFA et une rétention 810 070 724 FCFA soit 29,49 %. La réassurance a joué un rôle moins intéressant en facultés parce que les comptes font ressortir une perte de 1,72 % de primes brutes.

Le compte "cessions facultatives" Facultés avec 2 293 625 915 de primes cédées et de 491 564 123 de commissions a généré des pertes pour la compagnie. Il est impératif de négocier des taux de commissions beaucoup plus attrayants pour gagner davantage sur les cessions facultatives.

Comme précédemment dit, une simulation doit être faite sur le plein à partir de nouvelles bases pour voir l'impact sur les commissions et le coût du traité XL.

Une autre simulation sur un schéma de réassurance différent permettra de juger sur la nécessité de conserver ou non la politique actuelle de cession.

B- En corps

Le portefeuille corps n'est pas consistant mais une perte totale se fait sentir avec son corollaire d'expertises. Les causes restent essentiellement dues au vieillissement, une utilisation non rationnelle et un soupçon de fraude relative à la situation financière des propriétaires de navires en difficultés.

Le résultat des cessions en corps est de – 568 956 362 FCFA en faveur de la compagnie.

Le taux de cession est de 73,14 % et la commission de réassurance s'élève à 59 011 025 soit un taux de commissions reçues des réassureurs de 10,14 %. Par contre la charge de sinistre incombant aux réassureurs de 1 154 569 309 au titre de l'exercice 2005.

C- En aviation

Le chiffre d'affaires Aviation a atteint (en 2005 après une légère variation) 1,924 milliards de FCFA. Il se compose de quelques risques entièrement réassurés.

La totalité de la charge des sinistres est recouvrée auprès des réassureurs.

La commission de réassurance apparaît en 2005 à 165 792 203 FCFA favorables à la politique de fronting menée par la compagnie et compte tenu des frais d'acquisition et de gestion.

Paragraphe 2 : L'influence des frais généraux

En 2005 la branche transport maritime a connu une forte augmentation de ses frais généraux. Avec une hausse de 50 % par rapport à l'exercice précédent, les frais généraux affectés à la branche sont allés à contre courant de la diminution globale de 5% des frais de la compagnie. L'argument développé par une précédente étude explique ce gonflement des frais par une intégration des charges liées à la branche aviation dans les frais de la branche marine.

La comptabilité analytique repartit les frais selon le critère de chiffre d'affaires ce qui défavorise la branche transport dans sa globalité parce qu'elle subit d'année en année une croissance exponentielle.

Une nouvelle grille de répartition des frais généraux doit être mise en place afin que chaque branche subisse l'effet des frais réels engagés pour son développement et que sa rentabilité nette soit un motif d'investissements futurs.

Chapitre III : Conséquences de la sinistralité sur la couverture des engagements réglementés : Le cas particulier de l'aviation.

En date du 06 février 2005 le crash d'un avion DASH lors de son atterrissage à TAMBACOUNDA a créé une situation sans précédent au niveau de la branche Aviation de la compagnie Axa Sénégal. Le sinistre, estimé à 3 milliards de FCFA, a connu un début de règlement mais au 31 décembre 2005 l'indemnité restant à payer était évaluée à 2 440 000 000 FCFA ce qui fait que la provision pour sinistre à payer de ce sinistre représente l'essentiel des provisions techniques en transport de l'exercice. La provision pour sinistre à payer (PSAP) correspond au coût total estimé que représente pour Axa le paiement de tous les sinistres survenus jusqu'à la fin de l'exercice 2005,déclarés ou non, déduction faite des sommes payées au titre de ces sinistres.

L'article 334 précise que ces provisions techniques doivent être suffisantes pour le règlement intégral des engagements des compagnies et elles sont calculées sans déduction des réassurances cédées. En d'autres termes, il est fait obligation à toute compagnie ayant souscrit des engagements, que ceux-ci fassent l'objet ou non d'une réassurance de les couvrir totalement en disposant d'actifs équivalents en valeur auxdits engagements. Mais en réalité la situation est toute autre puisque les affaires aviation sont réassurées en facultative à hauteur de 93,5 %, hors cession légale. Le sort d'Axa doit être partagé avec son réassureur FAC qui, dans le cadre de la cession du risque devait fournir à la compagnie les actifs équivalents aux engagements qui lui ont été cédés à savoir sa part dans les provisions techniques. Malheureusement le réassureur concerné n'a pas joué la solidarité dans ce sinistre en refusant de respecter ses engagements dans le cadre de cette cession, ce qui a mis en défaut Axa vis-à-vis de la réglementation CIMA sur la couverture des engagements réglementés.

Section I Les difficultés de couverture

Les sinistres aviation dans leur ensemble et au titre de l'exercice 2005 ont généré une PSAP de 2 816 488 000 FCFA. Il apparaît clairement que la compagnie va subir les conséquences néfastes de la réassurance facultative en créant une situation de sous-

couverture qui n'a pas sa raison d'être alors que la contrepartie des réassureurs est manifestement acquise pour ces sinistres.

L'analyse de l'état C4 de 2005 nous révèle que le total des engagements réglementés s'élève à 19 508 986 147 alors que les actifs admis en représentation de ces engagements se totalisent à 17 864 035 386 ce qui représente un taux de couverture de 91,57 % d'où une insuffisance en valeur absolue de 1 644 950 761 et en valeur relative de 8,73 % .Cette situation est la conséquence du non paiement du plus gros sinistre avant l'inventaire des engagements.

Pour des raisons indépendantes de la volonté de la compagnie et du réassureur, le paiement du sinistre a été retardé et Axa évolue avec une épine aussi gratuite que nuisible donnant une image complètement fausse de sa santé financière réelle[3]. Si ce retard de paiement des sinistres continue d'année en année son influence négative sur la solvabilité de l'entreprise sera forte et injustifiée. Si nous considérons le calcul de la marge de solvabilité par la méthode des sinistres l'influence de ce sinistre se conservera sur la solvabilité de Axa pendant trois bonnes années. Cette situation montre que les gros sinistres entièrement ou essentiellement à la charge des réassureurs facultatifs augmentent considérablement la charge de sinistre brute de réassurance de la compagnie et par ricochet pourraient affecter la marge minimale de solvabilité et obliger ainsi l'assureur à un effort de capitalisation sans fondement technique.

La cadence de règlement observée en 2006 et concernant les sinistres de 2005 montre qu'aucune crainte n'est à faire pour les exercices futurs et que l'excédent de marge sera encore plus renforcé.

Section II Les solutions possibles

La problématique majeure à laquelle les compagnies sont confrontées est la couverture des engagements contractés dans les cessions par les réassureurs facultatifs. Des solutions non faciles d'application s'offrent cependant à la compagnie pour satisfaire les exigences du législateur en terme de couverture des engagements réglementés.

[3] CASALEGNO (J.) « code Cima et réassurance facultative », l'Assureur Africain n°47 P 18

Paragraphe 1 Négociation avec les réassureurs de la couverture de leurs engagements

Les dispositions du code CIMA selon l'article 335-10 exigent la constitution de la garantie des créances sur les réassureurs soit par des dépôts en espèces, soit par des lettres de crédit bancaires soit le nantissement des valeurs citées aux 1° et 2° de l'article 335-10.

Depuis quelques temps les réassureurs ne répondent plus à cette exigence de la représentation de leurs engagements dans le cadre des cessions facultatives. Il est impératif aujourd'hui, compte tenu de ce qui s'est passé en 2005 que la compagnie reconsidère sa politique de placement avec les réassureurs fac. Bien que la diligence des réassureurs soit vérifiée dans le règlement des grands sinistres il n'en demeure pas moins qu'ils doivent représenter leurs engagements par des garanties afin que l'assureur soit en conformité avec la législation de contrôle. Les arguments développés par les réassureurs constituent essentiellement la faible rentabilité des dépôts auprès des assureurs mais aussi les problèmes de mobilisation des fonds ainsi que le coût des transferts et le risque de change.

La solution idéale reste alors l'accord sur le principe de la signature d'une lettre de crédit en couverture des engagements au moment de la négociation de la note de couverture pour les risques importants avec les réassureurs et permettre ainsi à la compagnie de satisfaire à l'exigence de couverture.

Il n'en demeure pas moins que la CIMA doit également évoluer dans sa réglementation sur la représentation des parts des réassureurs en intégrant des réalités du marché. Elle pourrait par exemple permettre à la compagnie d'assurance de tenir compte dans la représentation de ces engagements réglementés la part d'un réassureur facultatif qui bénéficie d'une garantie financière irréprochable sanctionnée par une notation d'agences spécialisées comme Standard & Poor's.

Paragraphe 2 Réévaluation des actifs représentatifs

A- L'utilité de la réévaluation

Une compagnie en déficit de couverture de ses engagements et afin d'éviter la mobilisation de nouveaux capitaux peut opter pour la réévaluation de ses immobilisations. Axa a usé de ce procédé en réévaluant ses immeubles sur accord de la CRCA améliorant ainsi la couverture de ses engagements et sa marge de solvabilité.

Les plus values latentes issues de la réévaluation ont permis le rehaussement de la valeur de couverture des droits réels immobiliers et la marge de solvabilité a connu un surplus en passant de 547 008 987 à 4 425 797 801 ; le surplus de marge étant constitué par la différence entre la marge disponible et la marge à retenir.

B- Les risques de la réévaluation

Le principal frein à la réévaluation est le coût fiscal. En effet en cas de réévaluation l'écart entre la valeur nette comptable et la valeur réévaluée constitue une plus value latente qui peut se matérialiser comme suit:

- Son intégration dans les capitaux propres et de ce fait elle subit une imposition conformément à la législation fiscale sur les sociétés (impôt I.S) à hauteur de 25 %.
- en cas de cession des immeubles, elle peut subir le sort des réserves facultatives c'est-à-dire être distribuée aux actionnaires ou affectée au capital social.

Dans tous les cas l'utilisation de la plus-value dégagée de la réévaluation des actifs du passif de la société subit l'imposition. C'est le seul risque principal d'une opération de réévaluation.

CONCLUSION

Ce présent rapport est le résultat du stage que nous avons eu à effectuer du 08 mai au 06 octobre 2006 au sein du département transports d'axa Sénégal.

Notre objectif était de faire une étude minutieuse du portefeuille pour permettre à la Compagnie d'adopter un plan stratégique triennal qui tiendrait compte des différentes failles décelées dans l'analyse de divers documents que nous avons eu à recueillir.

Les états C4 (engagements réglementés) et C11 (marge de solvabilité) ont révélé un déficit de couverture dû à la PSAP de la branche aviation entièrement cédée en fronting alors que dans la réalité le sinistre n'a rien coûté à la compagnie. Ce cas nous a permis de dénoncer ce que les réassureurs ont érigé en principe de marché c'est-à-dire le refus de constituer des garanties sur leurs engagements.

Compte tenu du poids du portefeuille transports dans le chiffre d'affaires de la compagnie (59,54 %) il est fortement recommandé la mise en place d'un suivi du portefeuille et un tel dispositif permettra de prendre les mesures correctives nécessaires suivant les différents cas qui se présentent pour maintenir de bons résultats.

Si la détérioration du portefeuille est due à un ou des sinistres importants, il faudra les étudier (voir pour cela les rapports d'expertise) et en tirer les mesures correctives qui peuvent être par exemple :

- Réduire les pleins de la société sur les natures de risques concernés voire ne plus souscrire ce type de risques),
- Exclure des nouvelles polices les garanties conduisant à ces sinistres

Si la détérioration provient d'une augmentation de la fréquence des petits sinistres, on pourra par exemple :

- Relever le niveau des franchises minimum,
- Relever le niveau moyen des franchises du portefeuille,
- Etre plus restrictif dans la délivrance de ce type de garanties

Si l'on est en face d'une conjonction de deux facteurs, il faudra appliquer les deux séries de mesures ci-dessus.

Ces mesures correctives nécessitent après leur mise en œuvre une surveillance constante et un suivi des résultats pour vérifier qu'elles sont bien adéquates à la situation.

Ce système peut être l'édition mensuelle d'un listing des polices sinistrées suivant, par exemple, trois critères :

- toutes les polices dont le S/P atteint ou dépasse 60 %
- toutes les polices ayant subi un ou des sinistres supérieurs à un certain seuil
- toutes les polices ayant plus de trois déclarations de sinistres

Le premier critère permet de surveiller les polices dont la prime (ou les franchises) serait insuffisante en regard des sinistres.

Le deuxième permet de contrôler les gros sinistres.

Le troisième permet de surveiller la fréquence.

Les facultés représentent 65 % du portefeuille transports soit 4, 727 milliard sur 7, 273 milliards et une progression de 255% de progression sur les cinq dernières années. Cette évolution rapide crée un déséquilibre qui pourrait entraîner une baisse du chiffre d'affaires en cas de retrait de quelques clients importants qui composent le portefeuille.

La solution qui s'impose est le rééquilibrage par la diversification et la révision du taux de cession en réassurance qui reste élevé.

Ces recommandations , si elles sont suivies, permettront à n'en pas douter d'accroître la rentabilité de la branche sinon de la maintenir.

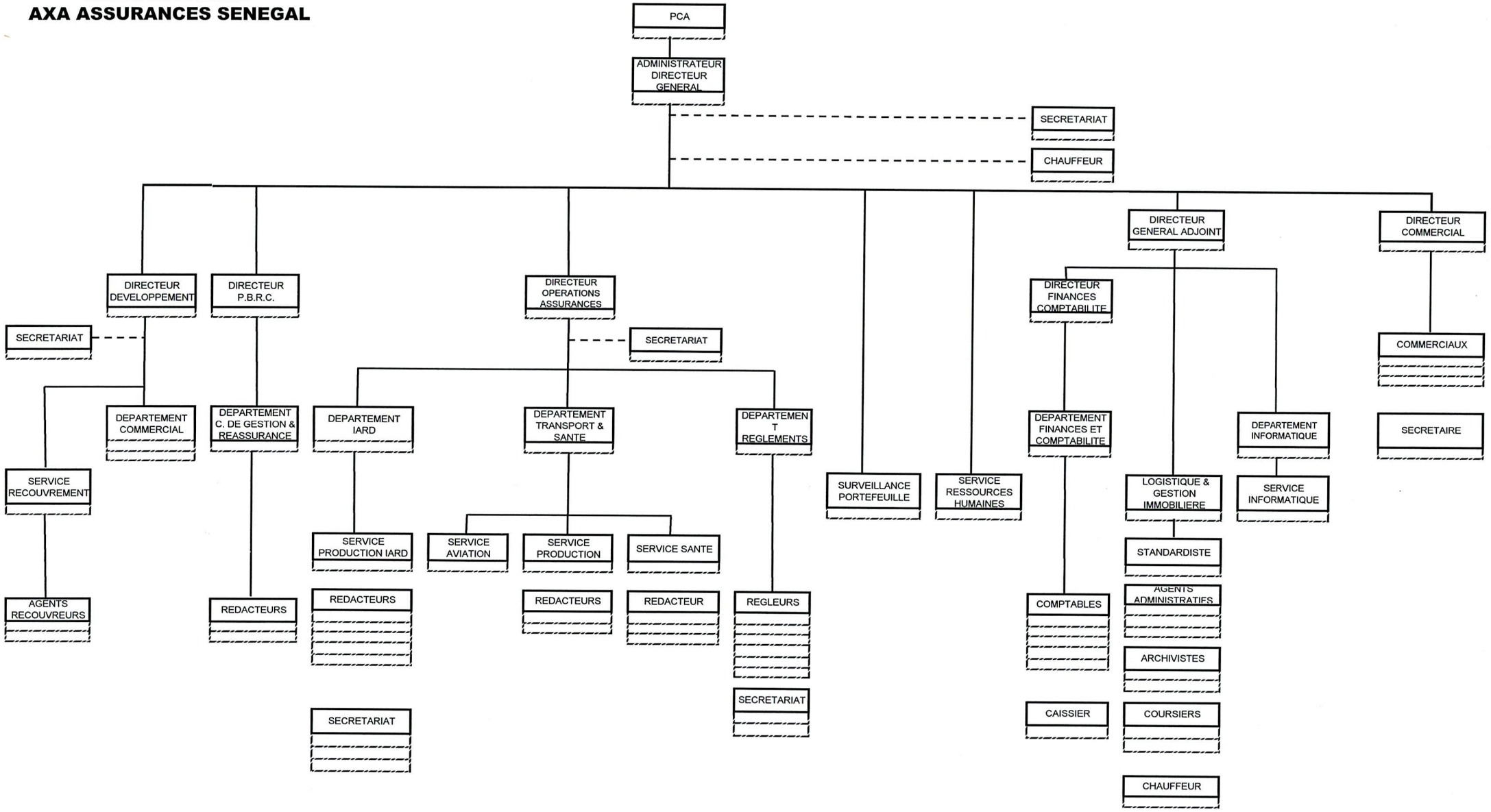
Il reste la question fondamentale à savoir comment Axa parviendra à contraindre ses réassureurs facultatifs à représenter, comme les risques en traité, leurs parts dans les engagements pour éviter les désagréments déjà connus.

ANNEXES

LISTE DES ANNEXES

- Organigramme
- Chiffres d'affaires provisoires du marché de l'assurance IARD au 31/12/2005
- Etat C4 2005 d'Axa Sénégal
- Etat C11 2005 d'Axa Sénégal

ORGANIGRAMME
AXA ASSURANCES SENEGAL



Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances

(F.S.S.A)

CHIFFRE D'AFFAIRES PROVISOIRE DE L'ASSURANCE DOMMAGE DU 1er JANVIER AU 31 DECEMBRE 2005

(Affaires directes à l'exclusion de la réassurance)

(en millions de F CFA)

Sociétés IARD	Véhicules Terestres à Moteur			Incendie	Facultés	Corps de	Aviation	Maladies	Individuelles	Risques	Autres	TOTAL	RAPPEL 04	VARIATION	Parts de marché	
	RC	Autres	Tot. Auto	aut. Dom.	Transportées	Navire			Accidents	Techniques	Risques	2005	définitif+accep	*2005/2004*	2005	2004
AXA	1 074,48	1 219,33	2 293,81	1 407,57	4 727,78	621,74	1 924,1	757,89	43,96	103,74	334,37	**12 214,9**	12 046	01,4%	23,9%	24,4%
PA	1 319,20	1 142,07	2 461,27	803,50	308,20	367,87	7,12	1 296,4	221,85	340,11	221,52	**6 027,9**	5 658	06,5%	11,8%	11,4%
AGF Sén	698,27	756,41	1 454,68	1 453,07	627,36	46,32	31,99	900,80	31,47	118,80	553,56	**5 218,0**	4 743	10,0%	10,2%	09,6%
AGS	1 655,27		1 655,27	1 168,49	450,03	78,53	14,19	638,22	87,18	273,89	414,37	**4 780,2**	4 859	-01,6%	09,4%	09,8%
SONAM Sa	545,22	428,38	973,60	1 495,43	411,85	183,28	-	-	94,64	196,92	471,77	**3 827,5**	4 534	-15,6%	07,5%	09,2%
ALLIANCE	1 097,25	690,44	1 787,70	293,51	43,09	131,25	-	1 245,32	121,58	46,94	143,06	**3 812,5**	*2 806*	*35,9%*	*07,5%*	*05,7%*
NSIA-Sen	636,24	647,63	1 283,87	493,95	217,40	85,05		858,01	47,62	257,14	181,23	**3 424,3**	2748	24,6%	06,7%	05,6%
CNART	2 080,32	635,40	2 715,71	231,34	30,22	43,96		120,95	67,95	25,79	65,32	**3 301,2**	3 026	09,1%	06,5%	06,1%
ASS	1 807,60	1 006,14	2 813,74	61,04	93,17	94,57		55,77	16,43	45,21	22,13	**3 202,1**	*3 478*	*-07,9%*	*06,3%*	*07,0%*
SOSAR	1 258,04	480,08	1 738,12	328,90	110,06	77,68	-	690,52	26,13	160,10		**3 131,5**	*3 199*	-02,1%	06,1%	06,5%
SONAM Mut	-	-	-	-	-	-	-	1 293,3	-	-	-	**1 293,3**	1 694	-23,6%	02,5%	03,4%
SONAC											609,96	**610,0**	511	19,4%	01,2%	01,0%
MAAS	35,73	84,58	120,32	40,29					0,06		0,29	**160,9**	159	01,2%	00,3%	00,3%
TOTAL 2005	12 207,6	7 090,5	**19 298,1**	**7 777,1**	**7 019,2**	**1 730,2**	**1 977,3**	**7 857,2**	**758,9**	**1 568,6**	**3 017,6**	51 004	**49 461**	**3,1%**		
Parts			**38%**	**15%**	**14%**	**3%**	**4%**	**15%**	**1%**	**3%**	**6%**					
Rap. 04(prov.)	11 945,6	7 443,7	19 389,3	7 347,9	5 907,2	1 770,7	1 989,9	6 978,1	509,0	1 238,9	3 510,5	**48 641**				
Rap. 03(prov.)	11 671,6	6 952,3	18 623,9	6 560,3	4 861,8	1 873,7	1 903,0	5 924,1	501,2	1 520,3	2 630,0	**44 398**				
Variat° 05/04	**2,2%**	**-4,7%**	**-0,5%**	**6%**	**19%**	**-2%**	**-1%**	**13%**	**49%**	**27%**	**-14%**	**5%**				
Variat° 04/03	**2,3%**	**7%**	**4%**	**12%**	**22%**	**-5%**	**5%**	**18%**	**2%**	**-19%**	**33%**	**10%**				

Parts de marché

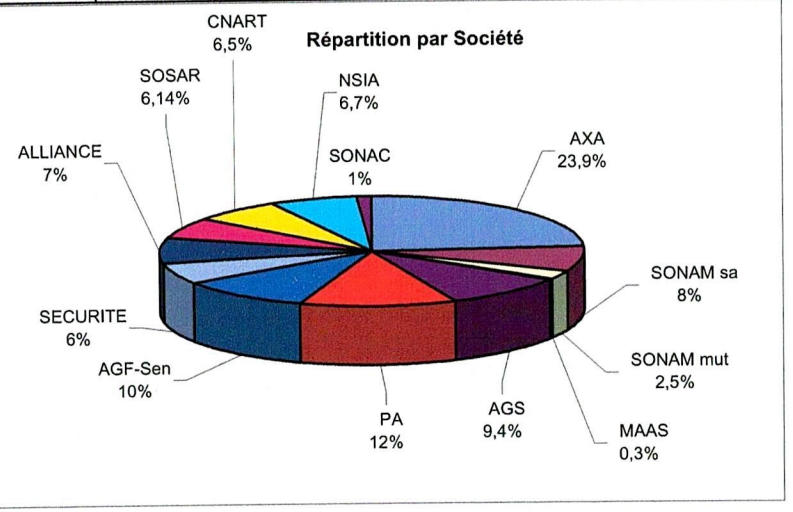
en 2005	**23,9%**	**13,9%**	**37,8%**	**15,2%**	**13,8%**	**3,4%**	**3,9%**	**15,4%**	**1,5%**	**3,1%**	**5,9%**	**100,0%**
en 2004	**24,6%**	**15,3%**	**39,9%**	**15,1%**	**12,1%**	**3,6%**	**4,1%**	**14,3%**	**1,0%**	**2,5%**	**7,2%**	**100,0%**

Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances

F. S. S. A.

13-juin-06

Répartition par Société



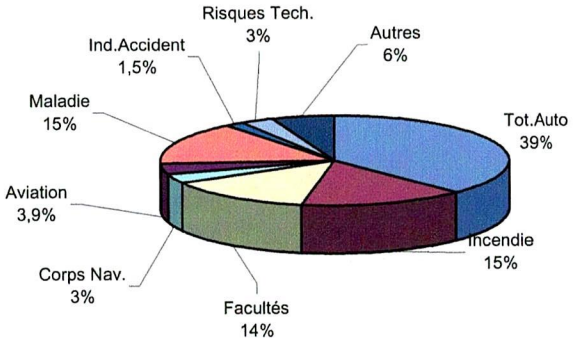
Evolution du marché IARDT(Sen-Ré exclu)

(Chiffres définitifs:affaires directes plus acceptations)

ANNEES	PRODUCT°	VARIATION
1992	15 256	0,2%
1993	15 292	0,2%
1994	18 350	20,0%
1995	23 361	27,3%
1996	21 563	-7,7%
1997	23 203	7,6%
1998	21 696	-6,5%
1999	27 316	25,9%
2000	30 961	13,3%
2001	34 781	12,3%
2002	41 964	20,7%
2003	44 399	5,8%
2004	48 641	9,6%
2005 (1)	**51 004**	**14,9%**

(1) provisoires et affaires directes exclusivement

Répartition par branche



ETAT C4

MONTANT DES ENGAGEMENTS REGLEMENTES ET DE LEUR COUVERTURE

Pays	: SENEGAL
Exercice	: 2005
Monnaie	: FRANCS CFA

MONTANT DES ENGAGEMENTS REGLEMENTES

		TRANSPORT	AUTRES RISQUES
1°) PROVISIONS POUR RISQUES EN COURS	1 872 754 000	832 273 000	1 040 481 000
2°) PROVISIONS POUR SINISTRES A PAYER	15 971 900 000	7 123 711 000	
3°) PROVISIONS MATHEMATIQUES	2 660 850	**7 955 984 000**	
4°) AUTRES PROVISIONS TECHNIQUES			
5°) AUTRES ENGAGEMENTS REGLEMENTES	1 661 671 297		
TOTAL DES ENGAGEMENTS REGLEMENTES	**19 508 986 147**		

ACTIFS REPRESENTATIFS	Numéros des articles	PRIX D'ACHAT OU DE REVIENT	VALEUR DE REALISATION	VALEUR DE COUVERTURE
.OBLIGATIONS ET AUTRES VALEURS D'ETAT	335.1 1° a)	1 269 570 000	1 269 570 000	1 269 570 000
.OBLIGATIONS DES ORGANISMES INTERN.	335.1 1° b)	0	0	0
.OBLIGATIONS DES INSTITUTIONS FINANCIERES	335.1 1° c)	1 275 000 000	1 275 000 000	1 275 000 000
.AUTRES OBLIGATIONS	335.1 2 a)			0
.ACTIONS COTEES	335.1 2° b)	1 011 119 250	2 588 648 550	1 011 119 250
.ACTIONS DES ENTREPRISES D'ASSURANCE	335.1 2° c)	212 730 000	438 089 778	211 345 430
.ACTIONS ET OBLIG. DES STES COMMERCIALES	335.1 2° d)	3 291 641 088	3 277 998 504	2 368 458 004
.ACTIONS DES SOCIETES D'INVESTISSEMENT	335.1 2° e)	0	0	0
.DROITS REELS IMMOBILIERS	335.1 3	2 203 611 612	4 752 579 586	4 750 130 273
.PRETS GARANTIS	335.1 4°	0	0	0
.PRETS HYPOTHECAIRES	335.1 5° a)	0	0	0
.AUTRES PRETS	335.1 5 b)	263 981 600	263 981 600	100 000 000
.DEPOTS EN BANQUE	335.1 6°	4 368 162 484	4 118 329 691	4 018 966 273
SOUS TOTAL - ENSEMBLE DES VALEURS MOBILIERES ET IMMOBILIERES ASSIMILEES		**13 895 816 034**	**17 984 197 709**	**15 004 589 230**
.AVANCES SUR CONTRATS DES SOCIETES VIE	335.2			
.RECOURS ADMIS		554 399 867		554 399 867
.PRIMES DE MOINS DE TROIS MOIS DES Stés VIE	335.2			
.PRIMES IMPAYEES DE - 1AN AUTRES RISQUES	335.3	1 003 266 771		312 144 300
.PRIMES IMPAYEES DE - 1AN TRANSPORT	335.3	1 992 901 989		1 992 901 989
.CREANCES SUR LES REASSUREURS TRANSPORT	335.5			
AUTRES CREANCES SUR LES REASSUREURS				
.CREANCES SUR LES CEDANTS	335.6			
SOUS TOTAL - ENSEMBLE DES AUTRES ACTIFS ADMIS EN REPRESENTATION				**2 859 446 156**
TOTAL DES ACTIFS ADMIS EN REPRESENTATION				**17 864 035 386**
TAUX DE COUVERTURE ENGAGEMENTS TECHNIQUES				**91,57%**
Insuffisance de couverture				**1 644 950 761**

MARGE DE SOLVABILITE AU 31 DECEMBRE 2005

ELEMENTS CONSTITUTIFS			CALCUL REGLEMENTAIRE		
1°) CAPITAL SOCIAL VERSE OU FONDS D'ETABLLISSEMENT CONSTITUE		1 058 000 000	**Article 337/2 et 1ère Méthode**		
			a°) PRIMES EMISES NETTES	12 214 904 148	
2°) LA 1/2 DE LA FRACTION NON VERSE DU CAPITAL OU DE LA PART RESTANT A REMBOURSE			b°) CHARGE SINISTRE NETTE DE REASS.	1 952 710 759	
			c°) CHARGE SINISTRE BRUTE DE REASS.	9 839 486 007	
3°) EMPRUNT POUR FDS SOCIAL COMPL.					
4°) RESERVES REGLEMENTAIRES OU LIBRES		709 705 907	d°) TAUX DE CONSERVATION DES SIN. (b / c) x 100	50,00%	
5°) BENEFICES REPORTES		511 568 001	e°) % DE PRIMES RETENU (a x 20%)	2 442 980 830	
6°) PLUS VALUES SUR ELEMENTS D'ACTIF OU SURESTIMATION D'ELEMENTS DU PASSIF		3 368 014 308			
			f°) MARGE MINIMALE (e x d)	**1 221 490 415**	
7°) TOTAL		**5 647 288 216**			
			Article 337/2 b) 2ème Méthode		
			g°) CHARGE SINISTRE BRUTE DES 3 ANNEES		16 975 368 804
A déduire :					
PERTES & AMORTIS. RESTANT A REALISER :			h°) CHARGE SINISTRE MOYENNE (g / 3)		5 658 456 268
8°) SUR FRAIS D'ETABLISSEMENT					
9°) SUR COMMISSIONS EN VIE			i°) TAUX DE CONSERVATION DES SIN. (= d)		50,00%
10°) SUR IMMOB. INCORPORELLES			j°) % CHARGE SINISTRE RETENU (h x 25%)		1 414 614 067
11°) TOTAL	**0**		**k°) MARGE MINIMALE (j x i)**		**707 307 034**
12°)MARGE DISPONIBLE		**5 647 288 216**	**l°) MARGE A RETENIR (k si k > f sinon f)**	**1 221 490 415**	
13°) DEFICIT DE MARGE			**m°) SURPLUS DE MARGE (12 - L)**		**4 425 797 801**

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

Garantie " F.A.P. Sauf..."

(Garantie Franc d'Avaries Particulières sauf celles résultant d'un événement majeur énuméré dans la police)

(IMPRIMÉ DU 30 JUIN 1983 MODIFIÉ LE 16 FÉVRIER 1990, LE 22 OCTOBRE 1998 ET LE 1er JUILLET 2002)

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1er du Code des Assurances relatif au contrat d'assurance maritime, qu'elles soient ou non rappelées dans la police.

CHAPITRE I - DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. –

La présente assurance s'applique, dans les limites du voyage assuré, aux facultés ci-après désignées lorsqu'elles sont transportées ou prises en charge par des professionnels, transporteurs ou auxiliaires du transport, conformément aux usages reconnus du commerce.

ARTICLE 2. –

Elle s'applique aux facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des navires de mer âgés de moins de 16 ans, de plus de 500 unités de jauge (G.T) et ayant la première cote d'une Société de Classification membre à part entière de l'Association Internationale des Sociétés de Classification (I.A.C.S.).

Lorsque, à l'insu de l'assuré, les conditions ci-dessus relatives au navire ne sont pas remplies, la garantie sera néanmoins acquise, **à charge pour l'assuré de le déclarer à l'assureur dès qu'il en a connaissance** et moyennant surprime éventuelle.

ARTICLE 3. –

1° **La présente assurance ne s'applique pas :**

a) à la **responsabilité** quel qu'en soit le fondement que pourrait encourir l'assuré ou tous les autres bénéficiaires de l'assurance, tant de leur fait que du fait des facultés assurées, à l'égard de tiers ou de co-contractants ;

b) aux conséquences des **obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale** de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance ;

c) aux facultés faisant l'objet d'un **commerce prohibé ou clandestin.**

2° **La présente assurance s'applique uniquement :**

a) si le navire transporteur détient le "certificat de gestion de la sécurité" ("safety management certificate").

b) et si la Compagnie possède "l'autostation de conformité" ("document of compliance"), documents prescrits par la Convention SOLAS 1974 modifiée, instituant le "Code international de gestion de la sécurité", dit "Code ISM".

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code ISM ne sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il établit qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation.

Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur "coque nue", auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

ARTICLE 4. –

L'assurance ne peut produire ses effets s'il est établi qu'avant la conclusion du contrat, la nouvelle d'un événement concernant les facultés assurées était parvenue au lieu de la souscription de la police ou au lieu où se trouvait l'assuré, sans qu'il soit besoin d'établir la preuve que l'assuré en avait personnellement connaissance.

CHAPITRE II - ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1 — GARANTIES

ARTICLE 5. –

1° **Sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux facultés assurées par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :**

- naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport ;
- abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ;
- voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ;
- déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport ;
- écroulement de bâtiments, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art ;
- rupture de digues ou de canalisations ;
- chute d'arbres, éboulements ou avalanches ;
- inondation, débordements de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée ;
- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ;
- incendie ou explosion ;
- chute d'aéronefs.

2° **Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations munis ou non d'installations appropriées pour ce type de transport** peuvent, en outre, être garantis, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer.

ARTICLE 6. —

A - **Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés à l'article 5-1° :**

1° les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;

2° les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

B - **A moins que l'événement y donnant lieu ne résulte d'une exclusion énoncée à l'article 7, sont garantis, à concurrence de leur montant mais proportionnellement à la valeur assurée, la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance.** L'assureur accepte, en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 — EXCLUSIONS

ARTICLE 7. —

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées et résultant de :

1° confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant également étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;

2° fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants-droit ;

3° vice propre des facultés assurées ; vers et vermines ; influence de la température ; freinte de route en usage ;

4° absence, insuffisance ou inadaptation :

- de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
- du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;

5° retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;

6° effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;

7° a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;

c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;

d) piraterie.

CHAPITRE III - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. —

Sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées visées à l'article 2 quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit au lieu de destination dudit voyage. Sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants-droit, tout endroit, leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

ARTICLE 9. —

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. —

Toute prise de livraison des facultés garanties effectuée par l'assuré et par tous autres bénéficiaires de l'assurance, leurs préposés, représentants ou ayants-droit, avant le moment où l'assurance doit se terminer conformément aux dispositions du présent chapitre, met fin à celle-ci.

ARTICLE 11. —

La durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

CHAPITRE IV - VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. —

La valeur assurée, qui doit être justifiée en cas de sinistre, ne peut excéder la plus élevée des sommes déterminées comme il est indiqué ci-après :

1° soit par le prix de revient des facultés assurées au lieu de destination, majoré du profit espéré ;

2° soit par la valeur à destination à la date d'arrivée, telle que déterminée par les cours usuellement publiés ;

3° soit par les dispositions figurant au contrat de vente ;

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés, à condition qu'il soit en outre justifié du remplacement effectif par la production des factures correspondantes.

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES

1- **CASALEGNO (J) ;** Code Cima et Réassurance facultative ; dans « Assureur africain » n°47 ; Décembre 2002 page 17 à 20.

CODES

1- Code des assurances des Etats membres de la Cima ; 3° éd 2004

2- Code de la marine marchande du Sénégal

COURS

1-N'DIAYE (Adama) ; contrôle sur pièces et sur place des sociétés d'assurance ; mars 2006

2-TOSETTI (Alain) ; le contrôle de la solvabilité des compagnies d'assurances : le cadre de la CIMA

SITES INTERNET

www.axa.com

www.ffsa.fr

CHAPITRE V - OBLIGATIONS DES PARTIES

1 — OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

ARTICLE 13. —

La prime entière est acquise à l'assureur dès que la garantie prend effet. Elle est payable comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la présente police. En cas de sinistre, l'assureur peut opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente à l'assurance dont ils revendiquent le bénéfice.

ARTICLE 14. —

1° L'assuré doit déclarer exactement, au moment de la conclusion du contrat, toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge.

2° De même, il doit déclarer à l'assureur, dès qu'il en a lui-même connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

ARTICLE 15. —

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant reconnaître que sa garantie soit engagée.

ARTICLE 16. —

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent également prendre toutes dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur, le cas échéant, d'engager et de poursuivre les actions qu'il jugera nécessaires.

ARTICLE 17. —

Ils doivent, lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, requérir l'intervention du Commissaire d'Avaries du Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de France (CESAM) ou, à défaut, de tout Organisme indiqué à la rubrique "Commissaire d'Avaries" des conditions particulières, en vue de leur expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois jours de la cessation de la garantie, jours fériés non compris, telle que fixée au chapitre III. En cas de contre-expertise, celle-ci doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent l'expertise.

ARTICLE 18. —

L'inexécution des obligations énumérées ci-dessus peut entraîner, selon les circonstances, la nullité de la police, en cas de déclaration volontairement inexacte de l'assuré (article 14-1°), la résiliation de la police, lorsque l'aggravation du risque est le fait de l'assuré (article 14-2°), la réduction de l'indemnité (articles 15 et 16) ou la déchéance du droit à l'indemnité (article 17). Lorsque, dans les cas visés à l'article 14-1° et 2°, la bonne foi de l'assuré est établie, il sera seulement procédé à la réduction de l'indemnité.

2 — OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE.

ARTICLE 19. —

Le règlement de l'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne, par pour-compte ou sur l'ensemble.

ARTICLE 20. —

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.

L'indemnité d'assurance comprend, en outre, les frais et honoraires de l'expert et du Commissaire d'Avaries visés à l'article 17.

ARTICLE 21. —

Dans le cas de vente pour cause de dommages et pertes matériels garantis, décidée en un lieu de transit, l'indemnité d'assurance est déterminée par différence entre la valeur assurée et le prix net de la vente.

ARTICLE 22. —

Dans le cas où, pour cause de dommages et pertes matériels garantis, l'assureur prend la décision de renvoyer au lieu de destination, pour réparation, tout ou partie des facultés assurées, l'ensemble des dépenses et des risques en résultant sont à sa charge, alors même qu'il serait tenu d'y payer un montant supérieur à la valeur assurée du tout.

ARTICLE 23. —

Lorsque le montant du profit espéré ne peut être justifié, il est forfaitairement limité à 20 % du prix de revient à destination des facultés, tel que mentionné à l'article 12-1°.

ARTICLE 24. —

En matière de règlement des dommages et des pertes, les assurances en augmentation de valeur sont soumises aux mêmes dispositions que les assurances cumulatives.

ARTICLE 25. —

Dans les cas où il est convenu d'une franchise, celle-ci est indépendante de la franchise usuelle de route.

ARTICLE 26. —

Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas ci-après :

1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;

2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;

3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 27. —

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, au plus tard, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces et contre remise de l'original de la présente police.

Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie avoir subi un préjudice.

ARTICLE 28. —

Après chaque événement engageant la garantie de l'assureur, le montant de la valeur assurée se reconstitue automatiquement, moyennant surprime.

ARTICLE 29. —

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chacun n'est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme par lui assurée.

ARTICLE 30. —

L'assureur-apériteur est habilité à recevoir, au nom de tous les assureurs intéressés, les pièces et documents relatifs à la gestion de la présente police, mais il n'a pas pour autant mandat de représenter en justice les co-assureurs.

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. —

Les droits de l'assuré sont acquis à l'assureur, à concurrence de son paiement et du seul fait de ce paiement. L'assuré s'engage, si l'assureur le lui demande, à réitérer ce transfert de droits dans la dispache, dans la quittance de règlement ou dans tout autre acte séparé.

ARTICLE 32. —

Les actions nées de la présente police d'assurance se prescrivent par deux ans.

ARTICLE 33. —

L'assureur ne peut être assigné que devant le Tribunal de Commerce du lieu où la police a été souscrite.

Assuré	Description des facultés
Courtier	
Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels	Valeur assurée
Navire de mer	Assureurs
Conditions d'Assurances	
Commissaire d'Avaries	Signature Date

EURO OFFSET - 02 32 45 20 62

BIBLIOGRAPHIE

ARTICLES

1- **CASALEGNO (J) ;** Code Cima et Réassurance facultative ; dans « Assureur africain » n°47 ; Décembre 2002 page 17 à 20.

CODES

1- Code des assurances des Etats membres de la Cima ; 3° éd 2004

2- Code de la marine marchande du Sénégal

COURS

1-N'DIAYE (Adama) ; contrôle sur pièces et sur place des sociétés d'assurance ; mars 2006

2-TOSETTI (Alain) ; le contrôle de la solvabilité des compagnies d'assurances : le cadre de la CIMA

SITES INTERNET

www.axa.com

www.ffsa.fr

Table des matières

Dédicaces

Remerciements

Liste des sigles et abréviations

INTRODUCTION GENERALE ----------1

PREMIERE PARTIE : PRESENTATION D'AXA ASSURANCES SENEGAL

Historique ----------3

Statuts ----------3

Objet social et Actionnariat ----------4

Cadre physique ----------5

Chapitre I : La Direction Générale ----------5

Section I Le Président du conseil d'Administration ----------5

Section II L'Administrateur Directeur Général ----------5

Section III Le Directeur Général Adjoint ----------6

Section IV Le Directeur central ----------6

Section V Les départements et services rattachés à la Direction Générale ----------6

Paragraphe 1 Le département informatique ----------6

Paragraphe 2 Le service Ressources Humaines ----------7

Paragraphe 3 Le service logistique ----------7

Paragraphe 4 Le service recouvrement ----------8

Chapitre II : Fonctionnement des Directions et Services techniques ----------9

Section I -La Direction des opérations ----------9

Paragraphe1- Le Département production IARD ----------9

A- La souscription des risques de particuliers ----------9

A-1 L'automobile ----------9

A-2 Les risques divers ----------10

A-3 Les risques d'entreprise ----------11

A-3-1 Les assurances de biens et services ----------11

A-3-2 Les assurances de personnes ----------11

Paragraphe 2 Le Département Règlement des sinistres ----------12

Paragraphe 3 Le Département Transports et Santé ----------13

A- Le service transports ----------13

A-1 La production Transports ----------13

A- 2 Les sinistres Transports ----------14

B- Le service Santé ----------14

B-1 La production santé ----------14

B-2 Les sinistres santé ----------14

Section II La Direction Commerciale ----14
Section III La Direction Finances et Comptabilité (DFC) ----15
Section IV La Direction, Plan, Budget, Résultat et Contrôle (PBRC)----15
Paragraphe 1 : Section Contrôle de Gestion----15
Paragraphe 2 : Section Réassurance ----16
DEUXIEME PARTIE : LA PROBLEMATIQUE DE L'EQUILIBRE DU PORTEFEUILLE TRANSPORTS ----17
Introduction ----18
Chapitre I : Composition du portefeuille ----19
Section I : Les facultés----20
Paragraphe 1 : La prédominance du riz et du sucre----20
Paragraphe 2 : Les produits pétroliers----21
Paragraphe 3 : Les véhicules et pièces détachées ----21
Paragraphe 4 : Autres produits----21
A- Les céréales autres que le riz ----21
B- Les produits divers----22
Paragraphe 5 : Les conditions de couvertures----23
A- Les différents types de polices commercialisés ----23
A-1 Les polices d'abonnement ou "open-cover"----23
A-2 Les polices au voyage ----24
A-3 Les polices tiers chargeur----24
A-4 La police à alimenter----24
B- Les principales garanties offertes ----25
B-1 La garantie "Tous Risques " ----25
B-2 La garantie "FAP sauf..."----25
B-3 Le cas particulier du stockage----26
Section II : Les Corps de navire ----26
Paragraphe1 : Les principes directeurs de la souscription en assurance corps de navire ----27
A- Une politique prudentielle----27
B- Une politique indépendante de celle du marché----28
Paragraphe 2 : La place de l'assurance corps dans le portefeuille ----29
A- Sa place dans le chiffre d'affaires transports ----29
B- Sa place dans le marché de l'assurance corps de navire ----29
Section III : Les corps d'aéronefs ----30
Paragraphe 1- L'aviation légère----30
Paragraphe 2- L'aviation lourde ----30
Chapitre II Etude de la sinistralité de la branche----32
Section I Analyse des causes de la sinistralité (Facultés, Corps et Aviation) ----32
Paragraphe 1 : En facultés ----32

Paragraphe 2 : En corps ----------33

Paragraphe 3 : En aviation ----------34

Section II Solutions proposées pour le rééquilibrage de la branche ----------35

Paragraphe 1 : En facultés ----------35

A- sur le plan de la navigation maritime----------35

B- sur le plan du stockage----------35

Paragraphe 2 : En corps ----------36

Paragraphe 3 : En aviation ----------36

Section III : Impact des résultats techniques ----------37

Paragraphe 1 L'influence de la Réassurance ----------37

A- En facultés----------37

B- En corps----------37

C- En aviation----------38

Paragraphe 2 L'influence des frais généraux----------38

Chapitre III Conséquences de la sinistralité sur la couverture des engagements réglementés : Le cas particulier de l'aviation ----------39

Section 1 : Les difficultés de couverture ----------39

Section 2 : Les solutions possibles ----------40

Paragraphe 1- négociation avec les réassureurs de la couverture de leurs engagements ----------41

Paragraphe 2- Réévaluation des actifs représentatifs ----------42

A- L'utilité de la réévaluation ----------42

B Les risques de la réévaluation ----------42

CONCLUSION ----------43