

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)
INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)
BP: 1575 Yaoundé – Cameroun; Tél: (237) 22 20 71 52; Fax: (237) 22 20 71 52
Site web: [htt://www.iiacameroun.com](http://www.iiacameroun.com); E-mail: iaa@iiacameroun.com

**ETUDE DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE
FACULTES MARITIMES : CAS DU CAMEROUN**

**Rapport d'étude et de stage en vue de l'obtention du diplôme de
Maîtrise es Sciences et Techniques d'Assurances (MSTA)**

Présenté et soutenu par:

Junior DEFO WAFO
MSTA - 8^{ème} promotion

Sous la supervision de :

Abakar BOUTOU
Ancien étudiant du cycle III de l'IIA
Responsable du Département
Transport et Logistique
A Gras Savoye Cameroun

Novembre 2008

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)
INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)
BP: 1575 Yaoundé – Cameroun; Tél: (237) 22 20 71 52; Fax: (237) 22 20 71 52
Site web: [htt://www.iiacameroun.com](http://www.iiacameroun.com); E-mail: iaa@iiacameroun.com

**ETUDE DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE
FACULTES MARITIMES : CAS DU CAMEROUN**

Rapport d'étude et de stage en vue de l'obtention du diplôme de
Maîtrise es Sciences et Techniques d'Assurances (MSTA)

Présenté et soutenu par:

Junior DEFO WAFO
MSTA - 8^{ème} promotion

Sous la supervision de :

Abakar BOUTOU
Ancien étudiant du cycle III de l'IIA
Responsable du Département
Transport et Logistique
A Gras Savoye Cameroun

Novembre 2008

SOMMAIRE

SOMMAIRE	i
DEDICACE	ii
REMERCIEMENTS	iii
LISTE DES ABREVIATIONS	iv
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : DESCRIPTION DU CADRE DE STAGE	1
CHAPITRE I : HISTORIQUE ET ORGANISATION DE LA SOCIETE GRAS SAVOYE CAMEROUN	5
SECTION 1 : HISTORIQUE ET GENERALITES	5
SECTION 2 : FONCTIONNEMENT DES SECTEURS D'ACTIVITES	7
CHAPITRE II : ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU DEPARTEMENT TRANSPORT ET LOGISTIQUE	14
SECTION 1 : PRODUCTION TRANSPORTS ET LOGISTIQUES	14
SECTION 2 : SINISTRE TRANSPORTS ET LOGISTIQUES	16
SECTION 3 : LA GESTION DE LA BRANCHE TRANSPORT	20
DEUXIEME PARTIE : ETUDE DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE FACULTES MARITIMES : CAS DU CAMEROUN	1
CHAPITRE 1 : COUVERTURE DES RISQUES ET PRINCIPES GENERAUX DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE FACULTES	28
SECTION 1. LA COUVERTURE DES FACULTES TRANSPORTEES.	28
SECTION 2. QUELQUES PRINCIPES GENERAUX DE LA TARIFICATION.	31
Chapitre 2 : LES PRINCIPAUX FACTEURS DETERMINANTS DU TAUX DE PRIME NETTE APPLIQUE PAR LES ASSUREURS FACULTES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME.	34
SECTION 1. LES CONTRAINTES DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE FACULTES MARITIMES.	34
SECTION 2. CAS PRATIQUE : EVALUATION DE LA TARIFICATION ENTRE 2004 ET 2007	38
SECTION 3. LES PROBLEMES DE LA TARIFICATION.	44
CONCLUSION	48
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	50
ANNEXES	51

DEDICACE



✚ Au Seigneur et Sauveur Jésus - Christ sans qui

ma vie n'a aucun sens

✚ A ma famille (WAFO)

✚ A ma bien - aimée Karine Lore

Je dédie ce travail

REMERCIEMENTS

- Je tiens à exprimer ma reconnaissance à M. Thierry LABBE Directeur Général de Gras Savoye Cameroun qui a bien voulu m'accueillir pendant la période de stage
- Mes sincères remerciements à Abakar BOUTOU, Responsable du Département Transport et Logistique qui a supervisé mon travail malgré ses multiples occupations et à Roger SIEWE Chargé de Clientèle et ex responsable du Département transport et Logistique qui a participé activement dans la réalisation de ce rapport
- Ma reconnaissance va aussi à l'endroit de tout le personnel de Gras Savoye Cameroun qui m'a encadré lors de mon passage aux différents départements.
- Je dis particulièrement merci à Angèle ZOBO qui a été pour moi comme une mère et dont les conseils m'ont beaucoup aidé
- J'adresse ma profonde gratitude à mon grand frère Roger TAGNE WAFO, son épouse, ses enfants et Anastasie qui m'ont assisté moralement et matériellement pendant mon stage dans la ville de Douala
- Je ne saurais oublier tous mes Frères bien - aimés qui m'ont soutenu pendant les moments de joie comme de peine partagés avec eux à Yaoundé.

LISTE DES ABREVIATIONS



ASAC : Association des Sociétés d'Assurance du Cameroun

CCR : Caisse Centrale de Réassurance

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances

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

FAP : Franc d'Avarie Particulière

FOB: Free On Board ou Franco à Bord

GS : Gras Savoye

GSC : Gras Savoye Cameroun

GUCE : Guichet Unique des opérations du Commerce Extérieur

IIA : Institut International des Assurances

LNE : Laboratoire Nationale d'Essaie

MARSYS: Maritime System

INTRODUCTION

La mer est le principal vecteur du commerce international. Ce dernier ne pourrait exister et évoluer sans l'institution des assurances maritimes. Les évènements ou accidents de mer font aujourd'hui de l'assurance maritime et transports, un auxiliaire indispensable pour le commerce international. C'est pourquoi l'une des préoccupations majeures des opérateurs économiques est de protéger leurs investissements.

En effet, la troisième session de la CNUCED tenue à Santiago (Chili) en 1972 invite les pays en développement à prendre des mesures en vue de permettre à leurs marchés nationaux d'assurances de couvrir de l'intérieur les opérations d'assurances générées par leurs activités économiques ; y compris leur commerce extérieur. Ceci dans la mesure où ces opérations d'assurance sont techniquement faisables. Ainsi, au Cameroun, la loi n° 75/14 du 08/12/75 et son décret d'application n° 76/334 du 06/08/76 relatifs à la domiciliation des assurances s'appliquent pour toutes facultés à l'importation dont la valeur FOB est plus de F CFA 500 000¹.

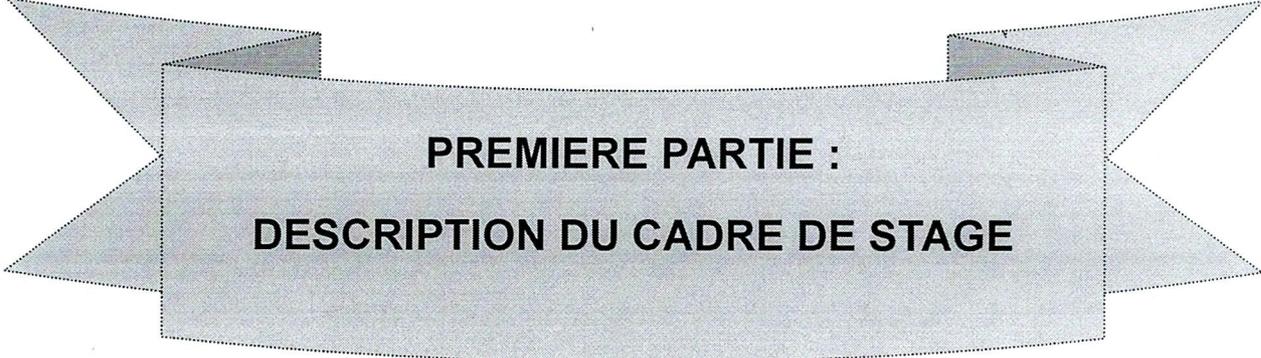
Par ailleurs, l'une des particularités des assurances est le phénomène de l'inversion du cycle de production. Car l'assureur connaît au préalable son prix de vente (la prime/cotisation) sans savoir combien lui coûtera par la suite l'opération (l'indemnité à payer en cas de réalisation du risque). Ceci nécessite une certaine diligence dans la fixation du prix de l'assurance (tarification). Celle - ci est d'autant plus préoccupante en assurance transports dans la mesure où, il n'y a presque pas de tarif officiel ; d'autant plus que l'assurance maritime obéit à la fois aux règles Nationales et aux conventions Internationales.

Somme toute, notre stage professionnel de fin de formation à l'IIA s'est déroulé au sein de Gras Savoye Cameroun du 06 Mai au 17 Octobre 2008. Notre souci durant ce stage était d'évaluer la tarification en assurance facultés maritimes au Cameroun et les problèmes qui lui sont liés. D'où l'objet de notre travail divisé en deux grandes parties. La première partie décrit le cadre d'accueil. Elle est constituée de deux chapitres : Historique et organisation de la société GSC (Chapitre 1), analyse du fonctionnement du département

¹ Ici, la garantie obligatoire est la FAP SAUF pour le transport maritime, Accident Caractérisé pour le transport terrestre et Evènement Majeur en aérien.

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

Transport et Logistique (Chapitre 2). La deuxième partie quant à elle évalue la tarification en assurance facultés maritimes. Elle est composée de deux chapitres : couverture des risques et principes généraux de la tarification en assurance facultés maritimes (chapitre 1), les principaux facteurs déterminants du taux de prime nette appliqué par les assureurs facultés transportées par voie maritime (chapitre 2).



**PREMIERE PARTIE :
DESCRIPTION DU CADRE DE STAGE**

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

L'élément fondamental dans une organisation est sa structure interne. La structure est le squelette sur lequel s'appuient les différentes fonctions de l'entreprise. L'absence de l'organigramme qui est la matérialisation graphique de la structure de l'entreprise présente deux dangers majeurs : la non clarification des liaisons fonctionnelles et hiérarchiques d'une part et d'autre part la non limite dans la reconnaissance des titulaires de poste et du détail des fonctions. La maîtrise de l'activité commence par la connaissance de cet élément fondamental qui fera l'objet de notre premier chapitre. Le second chapitre quant à lui sera consacré à l'analyse du fonctionnement du département Transports et Logistiques.

CHAPITRE I :

HISTORIQUE ET ORGANISATION DE LA SOCIETE

GRAS SAVOYE CAMEROUN

GRAS SAVOYE est un groupe français qui exerce dans le courtage en assurance. Au fil des années il a créé des nombreuses filiales dans plusieurs pays dont le Cameroun. Il sera question dans ce chapitre d'étudier brièvement l'historique de la société et le fonctionnement de ses différents secteurs d'activités.

SECTION 1 : HISTORIQUE ET GENERALITES

Nous parlerons d'abord de Gras Savoye comme groupe multinational avant de nous intéresser à la filiale du Cameroun.

I. GRAS SAVOYE GROUPE

Le groupe a été créé en 1907 en France et se consacrait à l'origine à l'industrie textile. Sur le plan international, son alliance avec le courtier anglo-saxon WILLIS lui garantit une présence dans plus de cent (100) pays en Europe, en Asie, au Moyen Orient et en Afrique.

De manière générale, Gras Savoye s'appuie sur une structure performante de ressources professionnelles pour proposer à ses clients un service satisfaisant. Pour ce faire et pour répondre aux enjeux et problématiques liés aux risques opérationnels de l'entreprise, GS a un développement stratégique qu'elle adapte à chaque client, à savoir :

- Comprendre l'activité des clients et leurs politiques de gestion des risques. Ceci dans le but d'adapter les solutions à l'environnement spécifique du client
- Aider les clients à améliorer la qualité de leurs risques. Il est question d'aider non seulement les clients, mais aussi les assureurs à acquérir une meilleure visibilité du risque et accompagner les clients dans leurs efforts de réduction de la probabilité de survenance du sinistre

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

- Optimiser les transferts des risques aux marchés adéquats : pour chaque client, créer des partenariats avec des porteurs de risques sélectionnés ; mobiliser les ressources les plus adéquates dans chaque zone de marché
- Démontrer la valeur et les avantages directs dont le client peut bénéficier dans le processus de gestion en mettant en place des outils intelligents de monitoring, d'alerte et de contrôle.

Notons aussi que Gras Savoye est un courtier d'assurance et de réassurance qui conjugue trois savoir-faire que sont le conseil, l'intermédiation et la gestion.

Gras Savoye compte de nos jours environ quinze - 15 - filiales en Afrique. Gras Savoye Cameroun est l'une de ces filiales qui de part son chiffre d'affaire occupe le troisième rang en Afrique et reste le leader en Afrique centrale devant le Tchad, le Gabon et la Guinée équatoriale.

II. GRAS SAVOYE CAMEROUN

Gras Savoye Cameroun est une société anonyme avec Conseil d'Administration au capital de 103 690 000 F CFA, créée en 1980 et agréée par le Ministère des Finances et du Budget devenu Ministère des Finances. En tant que courtier en assurance, GSC est régi par le code des assurances CIMA conformément à la législation en vigueur dans les pays membres de cette zone. En sus de son capital qui constitue pour la société une garantie financière, GSC a souscrit une assurance de responsabilité civile professionnelle répondant ainsi aux exigences des dispositions des articles 524 et 538 du code des assurances². Ainsi, conformément à l'article 540 dudit code, tout document à usage professionnel de GSC porte la mention obligatoire suivante : "Garantie financière et Assurance de Responsabilité Civile Professionnelle conformes aux Art. 524 et 538 du Code des Assurances".

La société est désormais représentée depuis 1984 à Yaoundé par un bureau régional qui s'occupe du développement de l'activité d'intermédiation et de conseil. Ce bureau est encore en plein émergence.

Le siège social aujourd'hui dispose d'un effectif de soixante treize employés y compris les temporaires. A la tête de l'entreprise se trouve un Directeur Général qui travaille selon les

² Code CIMA

objectifs définis par le conseil d'administration. Ses attributions s'étendent sur le double plan interne et externe.

Sur le plan interne, il veille à l'administration générale, à la comptabilité et aux finances.

Sur le plan externe, il assure l'organisation professionnelle et la direction du Conseil d'Administration de Gras Savoye Tchad. Il assure également l'organisation de l'assistance technique des assurances.

Dans ses fonctions, il est secondé par un directeur général adjoint qui non seulement assure le contrôle de gestion, mais aussi a une forte emprise sur les différents départements regroupés en trois secteurs.

SECTION 2 : FONCTIONNEMENT DES SECTEURS D'ACTIVITES

Le personnel de GSC est réparti dans les trois secteurs d'activité que sont :

- le secteur fonctionnel
- le secteur commercial
- le secteur opérationnel

I. LE SECTEUR FONCTIONNEL³

Ce secteur comme son nom l'indique a pour rôle essentiel d'apporter un appui pour le bon fonctionnement des deux autres secteurs aussi bien sur les plans matériels et logiciels que sur le plan de la gestion des ressources humaines. Il est donc constitué :

- D'une Direction Administrative, Comptable et Financière (DAC & F)
- D'une Direction des Ressources Humaines et Affaires Générales (DRH & AG)
- D'un Département Informatique, Qualité et Innovation (IQI)

³ Voir organigramme en annexe

I.1. LA DIRECTION ADMINISTRATIVE, COMPTABLE ET FINANCIERE

Elle est placée sous l'autorité d'un directeur qui anime et coordonne une équipe de sept personnes. Il a pour devoir d'assurer le respect des obligations légales (comptables, fiscales et juridiques), de veiller à l'optimisation de la gestion de la trésorerie et au respect des procédures comptables, juridiques et fiscales. L'effectif de la DAC & F est reparti dans quatre services :

- **Le service de la comptabilité des assurances** : il se charge du suivi de « comptes clients », prépare et reverse les primes, contrôle, justifie et analyse les comptes. Il établit également les rapprochements des arriérés avec les compagnies puis établit et enregistre les règlements.
- **Le service de la comptabilité générale** : ce service veille à la bonne tenue des comptes, des livres comptables et à l'application des obligations légales. Il établit les reporting et bilans, assiste les commissaires aux comptes, les auditeurs et le fisc. Il s'occupe également de la saisie des factures et courriers confiés, de la préparation des éléments d'analyse comptables et de la préparation des déclarations. La caisse, la confirmation des règlements aux banques dépendent également de ce service qui effectue en plus les inventaires physiques.
- **Le service de la production comptable**: il assure la facturation et veille à la qualité des fichiers LIMA⁴.

⁴ Logiciel Interactif et Modulaire pour Assureurs. La société bascule progressivement vers son nouveau logiciel Take Over (TO) développé par Gras Savoye Groupe

I.2. LA DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES ET AFFAIRES GENERALES

A sa tête se trouve un directeur qui s'occupe essentiellement de la maximisation de la gestion des ressources humaines et des moyens généraux dans un climat social serein et qui assure les meilleures conditions de travail. Cette direction a deux orientations principales à savoir les Ressources Humaines et les Affaires Générales. Le Directeur a sous son contrôle un effectif de six personnes chacune avec des missions spécifiques. Nous pouvons noter :

- ❖ l'assistantat qui assure la gestion quotidienne du personnel, la formation du personnel à la maîtrise des nouvelles technologies de l'information. L'assistante gère les salaires du personnel par la préparation des éléments fixes et variables et veille au respect de la discipline.
- ❖ L'archiviste qui veille à la bonne gestion des archives et qui officie aussi comme chargé de la sécurité
- ❖ L'agent de courriers qui les enregistre et les ventile
- ❖ La standardiste qui assure la liaison téléphonique et fax avec l'extérieur
- ❖ L'agent d'entretien, le chauffeur et le coursier veillent chacun en ce qui le concerne à sa tâche.

I.3. LE DEPARTEMENT INFORMATIQUE, QUALITE ET INNOVATION

Ce département est dirigé par un chef de département qui a pour rôle essentiel de définir les stratégies et de prendre les décisions. Il a sous sa responsabilité trois techniciens qui travaillent collégalement et qui ont des cahiers de charges spécifiques tels que:

- Un chargé d'exploitation, des systèmes et du réseau
- Un chargé d'étude et de développement
- Un technicien support

Le département Informatique, Qualité et Innovation a en général la charge de concevoir une bonne politique informatique, faire évoluer l'architecture matérielle et logicielle vers la qualité, sécuriser l'environnement et assurer l'administration du réseau. Pour ce faire, il doit étudier en permanence les stratégies d'amélioration de la qualité.

Le recouvrement : c'est un service récemment créé. Il est chargé de l'optimisation des encaissements des primes arriérées d'au moins six mois et de la réduction du volume de celles de plus d'un an. Les chargés de clientèle restant garant du recouvrement les six premiers mois. Ce service est lié à la Direction Générale.

II. LE SECTEUR COMMERCIAL

Ce secteur est constitué essentiellement des commerciaux appelés Chargés de Clientèles (CC). Ils sont au nombre de neuf et sont gérés par les directeurs de clientèle.

II.1. LES DIRECTEURS DE CLIENTELE

La fonction de Directeur de clientèle est directement assumée par la direction générale qui a pour mission principale de veiller au bon suivi des affaires et à la consolidation de la relation client avec la rentabilité du compte client. Les directeurs de clientèle contribuent également au maintien et au développement des affaires dans le cadre de la politique commerciale de GSC.

II.2. LES CHARGES DE CLIENTELE

Ils sont les principaux interlocuteurs des clients de la société aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de celle – ci. Ainsi, ils sont garants en majeure partie de la qualité du service délivré au client. C'est à dire de la conformité des prestations de Gras Savoye Cameroun aux besoins et attentes du client et prospect pour les conditions de garanties (étendue et coût), la gestion (production et sinistre) et le conseil. De même, ils doivent pouvoir non seulement gérer la rentabilité du compte client, informer ou faire informer le directeur de clientèle et le client, mais doivent aussi faire savoir au client la valeur ajoutée de GSC à toute occasion.

Ainsi, ils doivent :

- Comprendre les montages techniques des contrats,
- Maîtriser les techniques de ventes et l'environnement client
- Maîtriser les techniques d'assurances,

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

- Encourager des bonnes relations et un esprit d'équipe.
- Promouvoir un esprit avec les différents services techniques de GSC

Notons que selon les besoins, on peut former des équipes spéciales pour aller en clientèle. Ces équipes peuvent être formées du directeur de clientèle, d'un chargé de clientèle et des responsables de départements.

III. LE SECTEUR OPERATIONNEL⁵

Il est le secteur moteur de GSC en tant que courtier d'assurance. Il intègre divers aspects des assurances et est subdivisé en trois départements, chacun ayant un service production et un service sinistre. Ces départements sont :

- Le département Dommages et Responsabilités
- Le département assurance de Personne
- Le département Transport et Logistique

III.1. LE DEPARTEMENT DOMMAGES ET RESPONSABILITES

Ce département a à sa tête un directeur qui coordonne et anime une équipe de douze personnes réparties dans les services. Il a pour mission de veiller également à la bonne application de la politique de souscription donnée par la direction générale et aussi à la qualité des études. Pour faciliter la gestion, la production automobile a été détachée du dommage et constitue en elle seule un service au niveau de la production.

On note dans ce département :

- ❖ Un chargé d'étude dommages et responsabilités,
- ❖ Un responsable de la production dommages et responsabilités,
- ❖ Un responsable de la production automobile,
- ❖ Un responsable du service sinistres dommages et responsabilités

⁵ Voir organigramme en annexe

III.2. LE DEPARTEMENT ASSURANCE DE PERSONNES

Il est placé sous l'autorité d'un chef de département qui coordonne une équipe de onze personnes. Ce département est subdivisé en deux services que sont le service de la santé d'une part et le service de la Prévoyance et la Capitalisation d'autre part.

- Le service santé est sous la responsabilité d'un chef service qui dirige à son tour une équipe composée :
 - ❖ D'une personne à l'accueil santé
 - ❖ D'un gestionnaire de production,
 - ❖ Des décompteurs santé qui suivent la procédure de règlement des dossiers
- Le service prévoyance et capitalisation est dirigé par un chef service qui travaille avec une équipe composée de deux personnes :
 - ❖ Un gestionnaire production
 - ❖ Un gestionnaire sinistre

III.3. LE DEPARTEMENT TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Dans ce département, on dénombre une équipe de cinq personnes que dirige un chef de département qui a pour principale mission de développer le chiffre d'affaire et d'appliquer les différentes politiques de souscription. C'est pratiquement le seul département qui n'est pas encore sur le nouveau logiciel Take Over (TO). Le logiciel de gestion utilisé dans ce département est MARSYS⁶. Cet outil permet à l'équipe de gérer les certificats d'assurances, d'assurer le suivi des sinistres et de ressortir les arrêtés mensuels de primes. Le département est subdivisé en deux services comme tout le reste :

- Le service production qui compte deux gestionnaires production,
 - Le service sinistre qui lui aussi compte deux gestionnaires ou rédacteurs sinistre
- La troisième personne fait à la fois la production et le sinistre

Nous venons de présenter de façon globale la société Gras Savoye et particulièrement la filiale du Cameroun. Son ancienneté et surtout son parcours nous permettent de comprendre sa position actuelle sur le marché national et international. Avant de faire une analyse du département qui a servi de cadre d'accueil, il est important de présenter le parcours chronologique de la filiale Gras Savoye du Cameroun.

⁶ Maritime Systems

GSC EN QUELQUES DATES.

- 1980** – Création de GRAS SAVOYE CAMEROUN à Douala.
- 1984** – Ouverture d'un bureau de GRAS SAVOYE CAMEROUN à Yaoundé.
- 1992** – Achat de ACFRA (Assureurs Conseils Franco-africain).
- 1994** – Achat de SOGERCO CAMEROUN (Société de Gestion, de recouvrement et de courtage).
- 1995** – Absorption par fusion ACFRA et SOGERCO CAMEROUN.
- 1999** – Installation d'un nouveau logiciel de gestion de la maladie : LISA.
- 2000** – Lancement de « challenge 2000 » réorganisation et nouvelles orientations des services GRAS SAVOYE CAMEROUN afin d'améliorer les services clients.
- 2003** – Installation d'un logiciel de gestion en transport MARSYS.
- 2005** – Installation de GRAS SAVOYE CAMEROUN dans ses nouveaux locaux et lancement du plan 350.
- 2008** – Lancement du logiciel Take Over (développé par le groupe GS)

CHAPITRE II :

ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU DEPARTEMENT TRANSPORTS ET LOGISTIQUE

Nous nous proposons d'analyser les différentes activités du département Transport et Logistique lequel département nous a accueilli pendant notre période de stage. Nous le ferons par service, puis nous étudierons la gestion de la branche transports avant de porter nos remarques en termes d'insuffisances et apporter nos suggestions en termes de recommandations.

SECTION 1 : PRODUCTION TRANSPORT ET LOGISTIQUE

La filière transports et logistiques de Gras Savoye offre en général dans le domaine du transport et de la logistique des services répondant aux besoins des chargeurs, transporteurs, auxiliaires de transport ou manutentionnaires et des logisticiens. La production transport et logistique va de l'accueil/formation du contrat à la fin du contrat en passant par la gestion ou la vie du contrat qui enregistre tous les mouvements qui surviennent dans le contrat.

I. ACCUEIL / CONTRAT

Cette étape fait allusion à toutes les formalités relatives à la formation du contrat d'assurance transport qu'il soit maritime, terrestre ou aérien. Il est donc principalement question d'une affaire nouvelle. Tout nouveau client ou prospect peut arriver dans la société par l'entremise d'un chargé de clientèle ou de toute autre personne. Dans tous les cas, tout client est rattaché à un chargé de clientèle qui doit remplir ses missions à l'égard de ce dernier.

Après étude des besoins du client, une demande de cotation est adressée aux compagnies du marché, à chacune d'elle de faire sa proposition d'assurance avec la meilleure couverture dans les meilleures conditions. Il est important de noter à ce niveau que GSC ne fait pas la

demande de cotation à tous les assureurs du marché ; ayant au préalable des assureurs partenaires avec lesquels elle a passé des conventions pour la gestion du porte feuille client. Une fois les demandes de cotation renvoyées, le responsable du département fait une synthèse que le chargé de clientèle propose au client. Dans le cas où il revient à GSC de choisir l'assureur à la demande du client, cette décision est faite en dernier ressort par la direction générale sous la proposition du responsable de département qui aura fait en amont un travail d'analyse.

Dans la limite des conventions passées avec les sociétés d'assurance, GSC peut directement établir une note de couverture préalablement à la police d'assurance donc les conditions générales utilisées sont celles de la police française.

II. LA GESTION DU CONTRAT

Il s'agit ici de l'exécution du contrat, du suivi et des mouvements qui y surviennent pendant la vie de ce dernier. Les contrats qui nécessitent le plus de mouvements sont ceux de l'assurance des facultés réparties principalement en trois catégories :

- **Les polices d'abonnement ou polices flottantes** : ce sont des polices conclues d'avance pour une période donnée, elles couvrent automatiquement tous les envois d'un même expéditeur. Elles sont adaptées pour les commerçants qui exportent des produits variés. Ici, les certificats d'assurances sont délivrés au quotidien. A la fin du mois, les saisies sont faites dans MARSYS, la comptabilité établit la facture et le récapitulatif est transmis d'une part à la compagnie pour ses besoins d'enregistrement et/ou de suivi et d'autre part au client qui doit régler sa facture dans un délai de dix jours à compter de la date de réception de la facture.
- **Les polices au voyage** : elles conviennent pour des expéditions occasionnelles et sont rares dans la société. Nous avons rencontré le cas des effets personnels pour déménagement. On peut le rencontrer également dans le cas d'une importation d'un véhicule par un particulier.
- **Les polices 'tiers chargeurs'** : ce sont des polices à l'origine souscrites par les compagnies de navigation ou par les intervenants à la chaîne de transport et sur lesquelles ils peuvent appliquer les marchandises que leurs clients ont demandé d'assurer en même temps que de les transporter ou les faire transporter.

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

Pour les clients qui ne peuvent pas souscrire une police à alimenter ou d'abonnement alors qu'ils font transporter les biens occasionnellement, GSC a souscrit pour eux une police dite tiers chargeurs. Et même, les sociétés d'assurances mettent à la disposition de GSC des carnets d'assurances tiers chargeurs.

En dehors de ces mouvements classiques dans les polices, les autres mouvements qui peuvent survenir pendant la vie du contrat sont multiples :

- **Les avenants** : ce sont des documents qui constatent les modifications survenues dans le contrat. Ils peuvent intervenir soit à l'initiative de l'assureur ou de l'assuré selon que dans un cas comme dans l'autre l'objet de la mise en jeu de la garantie de l'assureur a changé. Ainsi on peut parler entre autres des avenants de changement des capitaux, de ressortie ou de régularisation de primes, de participation aux bénéfices etc.
- **Les correspondances** : elles sont multiples et de diverses formes. Ces correspondances sont faites en direction des clients et mêmes en direction des compagnies.

Il est également question pendant la vie du contrat d'effectuer les opérations de facturations, de ristourne, d'ajustement de primes sans oublier le classement des dossiers.

III. LA FIN DU CONTRAT

Parler de la fin du contrat, c'est parler de sa mort ou de sa résiliation. Cette résiliation peut survenir à la demande du client ou de l'assureur. Dans tous les cas chaque partie devra se conformer aux conditions prévues dans le contrat.

SECTION 2 : SINISTRE TRANSPORTS ET LOGISTIQUES

Le sinistre est vu ici comme la réalisation du risque ; ce qui dans les conditions garanties au contrat, engage la mise en œuvre des modalités de l'indemnisation. Au département Transport, les rédacteurs sinistres s'attellent à satisfaire le client en cas de sinistre. Pour ce faire, ils doivent suivre un processus qui va de l'ouverture du dossier à sa clôture en passant

par son instruction et son règlement. GSC le fait en vertu des conventions passées avec les assureurs qui lui confèrent le mandat de gestionnaire des contrats par elle souscrite.

I. OUVERTURE D'UN DOSSIER SINISTRE

Cette étape consiste essentiellement à l'enregistrement de l'évènement déclaré par l'assuré ou toute personne ayant intérêt dans le contrat d'assurance mis en jeu. Elle est faite en trois étapes, notamment :

- **L'enregistrement manuel.** Il se fait lors de la déclaration de l'évènement. Les rédacteurs sinistres le consignent alors dans le registre prévu à cet effet. Il s'agit d'attribuer un numéro à l'évènement et de noter les références essentielles y afférentes.
- **L'enregistrement informatique.** Cet enregistrement consiste à créer le dossier dans l'outil de gestion transport qui est le logiciel MARSYS. A la fin du renseignement des espaces convenables, le logiciel renvoie automatiquement un numéro de sinistre qui permettra les consultations et modifications futures.
- **L'ouverture d'une côte sinistre.** C'est une chemise conçue par GSC qui porte les informations relatives au sinistre et dans laquelle seront rangés tous les documents relatifs à l'évènement en question.

Notons ici qu'à l'ouverture on doit avoir déjà une évaluation du montant du sinistre ce qui permettra aux assureurs de faire des provisions.

II. INSTRUCTION D'UN DOSSIER SINISTRE

L'instruction d'un dossier sinistre passe nécessairement par un cheminement que le rédacteur devra respecter :

- **Notification aux assureurs :** Ici, il faut déclarer le sinistre à la compagnie qui seule a offert sa garantie vis – à – vis de l'assuré. Dans cette notification, GSC transmet les pièces reçues de son client, notifie ses références à la compagnie qui devra par courrier retour accuser réception, donner son avis, demander éventuellement les pièces complémentaires et communiquer à GSC les références qu'elle attribue au sinistre.

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

- **Vérification des garanties** : Dans son rôle de conseiller et de gestionnaire, le rédacteur doit pouvoir dire si l'évènement entre dans le cadre de la garantie accordée par l'assureur. Dans le cas contraire, GSC se propose d'exercer un recours pour le compte de son client contre le tiers responsable. Dans tous les cas, dans l'accusé de réception, elle doit pouvoir préparer son client.
- **Accusé de réception au client** : Le rédacteur sinistre doit par courrier retour au client accuser bonne réception de sa déclaration de sinistre, lui communiquer ses références et lui demander éventuellement des documents complémentaires. Il devra comme nous l'avons dit précédemment, se référer aux conditions particulières du contrat pour préparer le client à la prise en charge ou non du sinistre par son assureur.
- **Transmission des documents complémentaires à l'assureur** : A ce niveau, GSC transmet les documents complémentaires reçus du client en y annexant un projet de dispache de règlement et la demande d'accord de règlement.
- **Transmission de la dispache au client** : cette phase intervient en cas d'accord de la compagnie. La dispache de règlement est transmis au client avec un acte de subrogation à retourner signé par ce dernier dans le but de permettre les actions de recours.
- **Mise du dossier en paiement**. Il est question de suivre les procédures internes à GSC pour délivrer le chèque au client.

III. REGLEMENT ET PAIEMENT D'UN DOSSIER SINISTRE

Le paiement d'un dossier n'intervient qu'après son règlement. Le règlement qui consiste en la vérification des garanties et à l'évaluation du préjudice est en partie contenu dans le titre précédent. Dans certains cas, on peut être emmené à missionner un expert donc le rapport contradictoire servira de base au règlement du dossier qui devra comporter pour les facultés maritimes :

- **La preuve du droit à la garantie** : cette preuve est attestée par l'original du certificat d'assurance
- **Le titre de transport** : Il certifie la réalité de l'expédition et de l'exécution du transport. Il s'agit du connaissement ou du contrat de transport
- **La justification de la perte ou du dommage** : l'assuré doit fournir à cette fin soit le rapport d'expertise, soit le certificat de perte ou de non livraison. Le rapport

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

d'expertise permet aussi à l'assureur de se prononcer sur la garantie des dommages ainsi que leur estimation

- **La justification de la valeur assurée** : cette valeur se justifie par la production de la facture d'origine des marchandises
- **Toutes autres pièces que l'assureur juge utiles pour l'instruction ou le règlement du dossier.**

L'indemnité accordée tient compte du taux de dépréciation, de la valeur des facultés assurées, des frais et honoraires d'expert, du montant des sauvetages, du montant du profit espéré et éventuellement de la franchise.

Le taux de dépréciation est déterminé par :

$T_x = \text{valeur des facultés assurées en état d'avaries} / \text{valeur des facultés assurées à l'état sain.}$

Dans la limite de la stipulation des conventions passées avec les assureurs, GSC détient un pouvoir de règlement de sinistre. Dans tous les cas, les rédacteurs doivent suivre une procédure tant sur le plan externe avec les assureurs et le client que sur le plan interne (procédure d'ordonnancement des sorties d'argent à GSC).

IV. CLOTURE DU DOSSIER SINISTRE.

Clôturer un dossier sinistre, c'est dire quelle est définitivement sa situation après les étapes précédentes. Y arriver peut mettre assez de temps selon qu'il y a des recours à exercer ou pas. La clôture peut intervenir suivant plusieurs cas :

- **Après paiement du dossier** : En cas d'indemnisation par l'assureur, le dossier est naturellement clôturé et après un certain temps envoyé aux archives
- **Classement sans suite** : Cette situation est très souvent rencontrée dans le cas où l'assuré n'a pas pu fournir les pièces nécessaires pour le règlement du dossier
- **Garantie non acquise** : pendant l'instruction du dossier, l'assureur peut parvenir à la conclusion selon laquelle, la garantie n'est pas acquise à l'assuré.

Dans le logiciel de gestion, on doit pouvoir trouver pour chaque dossier sa situation réelle. Tout dossier clôturé doit passer aux archives après un délai que la société se fixe. Les actions générées par le contrat se prescrivent par deux ans.

SECTION 3 : LA GESTION DE LA BRANCHE TRANSPORTS

Parler de la gestion de la branche transport, revient essentiellement à étudier le logiciel de gestion et la valeur ajoutée de la société.

I. LE LOGICIEL DE GESTION TRANSPORT

La société Gras Savoye Cameroun s'est dotée d'un logiciel 'MARSYS' qui lui facilite la gestion informatique Transport tant au niveau de la production qu'au niveau du service sinistre. Il est aussi exploité par la comptabilité dans ses rubriques prime, émargement, règlement et état.

- **Au niveau de la production**, les rubriques les plus utilisées sont : police, ordre et prime.
 - La rubrique police permet de créer de nouvelles polices, de consulter ou de modifier les polices déjà existantes, d'imprimer ou de créer des répartitions dans la police
 - La rubrique ordre quant à elle permet de créer, consulter ou modifier, de supprimer ou de relever les ordres saisis.
 - Dans la rubrique facture, la production fait sortir une facturation mensuelle liée aux ordres saisis pendant le mois. Cette facture est faite lorsqu'au niveau de la production on lève définitivement les ordres.

- **Au niveau du service sinistre**, la rubrique la plus utilisée est celle dénommée 'sinistre'. Dans cette rubrique, nous avons les sous rubriques telles que :
 - Créer : qui permet de créer un nouveau sinistre et de lui affecter un numéro dit "numéro MARSYS"
 - Consulter-modifier : qui permet de consulter ou de modifier les informations concernant les dossiers déjà ouvert
 - Supprimer : cette sous rubrique est utilisée quand il faut supprimer un dossier qui a été ouvert

- Imprimer et Liste : pendant que la sous rubrique Imprimer permet de faire des impressions suivant les informations souhaitées et les filtres utilisés, Liste ressort l'état des dossiers selon les critères utilisés.

II. LA VALEUR AJOUTEE GRAS SAVOYE CAMEROUN

Gras Savoye Cameroun veille à apporter la satisfaction aux clients qui restent le centre de sa préoccupation en tant que Courtier. Pour ce faire, GSC en général et spécifiquement le département transport exerce dans le conseil, l'intermédiation, la gestion et dans la formation.

- **Le conseil** : C'est la fonction la plus stratégique d'un courtier tant en assurance qu'en gestion et maîtrise des risques. Cette fonction chez Gras Savoye consiste à écouter attentivement le client pour mieux appréhender ses attentes. Ainsi, GSC peut faire des analyses, de la prévention ainsi qu'une étude assurance pour le compte du client.
- **L'intermédiation** : L'intermédiation consiste à faire profiter au client la large connaissance que GSC a du marché afin de négocier sa protection au meilleur prix. Ceci se passe par les demandes de cotation que GSC envoie aux compagnies. Connaissant aussi les capacités de chaque compagnie et dans la limite des conventions passées avec ces dernières, GSC est à même de pouvoir orienter efficacement ses clients.
- **La gestion** : La particularité de GSC est sa capacité de gestion à travers l'émission du contrat au règlement du sinistre. GSC se distingue aussi par les recours effectués pour le compte de l'assureur comme du client.
- **La formation** : Pour une bonne communication et dans le but de mieux aider ses clients, GSC organise des sessions de formation avec les sociétés qui lui font confiance. Ces formations leur permettent non seulement de comprendre le fonctionnement de leurs polices d'assurance, mais aussi de prendre des mesures préventives nécessaires ou de bien réagir en cas de sinistre.
- **La logistique** : Nous entendons par logistique, l'ensemble des moyens mis en œuvre pour que le transport soit effectif et qu'il se passe dans de bonnes conditions. Du fait des exigences des techniques spéciales dans les différentes opérations de la chaîne de transport (manutention, chargement, transport, déchargement,...), GSC accorde à ses clients une assistance gratuite faite par les experts des assureurs qui conseillent aux

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

clients le choix des moyens de transport les plus adéquats, les conditions de calage et d'arrimage ou la surveillance et le contrôle des phases cruciales du transport. Cette forme d'assistance est non seulement gratuite mais elle s'avère généralement bénéfique pour l'assuré sur le triple plan de la prime, des sinistres et des délais.

Après l'analyse du département d'accueil, il nous semble important d'aborder ce que nous avons fait, les points d'amélioration et les recommandations.

CONTRIBUTIONS ET INSUFFISANCES

Notre séjour à GSC Cameroun nous a permis de nous familiariser à l'environnement du travail. Ainsi nous avons entre autres :

- Contribué au montage des contrats d'assurance,
- Contribué au montage des avenants,
- Ouvert des dossiers sinistres dont un certain nombre a abouti,
- Délivré des certificats d'assurance,
- Créé une feuille Excel pour le décompte de la prime
- Effectué une visite de risque.

Le temps passé à GSC nous a également permis de déceler quelques insuffisances dans certains départements et particulièrement dans le département d'accueil.

- **Renseignement de MARSYS** : nous avons constaté que les données de ce logiciel de gestion ne sont pas toujours mises à jour et pourtant c'est un outil de gestion en 'temps réel' des dossiers.
- **Gestion des contrats** : le service informatique de GSC a créé une plate forme (Exchange sur 'lion') servant de réservoir pour les dossiers des différents départements. Nous avons noté que tous les mouvements notamment les avenants, survenus dans les contrats ne sont pas toujours consignés aux lieux réservés à ces effets.
- **Les correspondances** : nous avons remarqué de façon générale dans la maison que les courriers des clients sont adressés à l'attention des individus. De plus, les contacts téléphoniques ou de fax ne sont pas réactualisés dans tous les services. La téléphonie étant passée au Cameroun de sept à huit chiffres.
- **Les références clients et classement** : on note un certain écart dans les références de certains clients. Nous notons à titre d'exemple :
 - Le client SEBC est enregistré dans MARSYS comme 'Groupe THANRY'. Ce qui pose un problème au niveau de la consultation de l'outil de travail commun 'MARSYS'. De même, la facturation est faite au nom du groupe THANRY alors que les certificats d'assurances quant à eux portent le nom de SEBC
 - Nous prenons l'exemple du client PHP (facultés aériennes) qui dans MARSYS est non seulement enregistré sous le nom STE PHP mais porte le numéro de

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

police 90194000136 alors que les certificats établis portent PHP avec le numéro 4000136 (sans référence de la compagnie)

- Nous pouvons également noter le cas du client Brasseries du Cameroun sur les certificats alors que dans MARSYS on a comme référence SABC

Les exemples sus mentionnés et bien d'autres posent de sérieux problèmes dans le classement.

- **Formations** : le tour des départements que nous avons fait nous à également permis de nous rendre compte du besoin de « recyclage » tant en informatique qu'en techniques des assurances. Nous avons remarqué l'utilisation des calculettes qui auraient dû être remplacées par des feuilles de calcul Excel
- **Climatisation** : plus d'un employé à GSC se plaint du froid. La climatisation n'est pas réglable au niveau du secteur opérationnel et chacun devrait s'y adapter quelque soit son degré de sensibilité.
- **La connexion internet** : à GSC, tous n'ont pas accès à internet. La connexion internet nous aurait été d'un grand apport pour nos travaux de recherche surtout que nous réfléchissions sur un thème dont la rareté de documents fait défaut.

RECOMMANDATIONS

Face à ces insuffisances, nous suggérons à GSC :

- La mise à jour des informations dans l'outil de gestion (MARSYS)
- L'enregistrement automatique des avenants aux endroits indiqués (Exchange sur 'lion') au moment de leur établissement
- Pour les correspondances adressées aux clients, que la référence personnalisée vienne juste après celle de la structure en question ; ou écrire aux clients sous le couvert de leurs interlocuteurs
- De veiller à la concordance au niveau des références et du classement
- De programmer les sessions de formation en informatique et surtout en techniques des assurances



DEUXIEME PARTIE :
ETUDE DE LA TARIFICATION EN
ASSURANCE FACULTES MARITIMES : CAS
DU CAMEROUN

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

S'il est vrai que dans d'autres branches des assurances on peut facilement parler de tarif applicable, il n'en est pas le cas en assurance des facultés maritimes. L'une de ses spécificités provient de son caractère international. En effet, l'assurance Maritime et Transports obéit à la fois aux conventions internationales et aux règles nationales.

Au Cameroun, l'Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun (ASAC), dans le souci de lutter contre la sous tarification, de favoriser une plus grande cohésion entre les assureurs du marché camerounais, d'adapter les structures afin d'améliorer la compétitivité et aussi de rattraper l'important volume de primes facultés compromis par les certificats de complaisances, a mis sur pied le certificat d'assurance dit "harmonisé" avec un taux planché de prime nette de 0.20% pour la garantie "FAP SAUF" et une prime minimale (nette) de F CFA 10 000 par certificat.

Dans cette deuxième partie, nous essaierons d'étudier la tarification des facultés maritimes. Pour ce faire, nous aborderons dans un premier temps la couverture des risques et les principes généraux de la tarification et dans un second les principaux facteurs déterminant du taux de prime nette appliqué par les assureurs Camerounais en facultés transportées par voie maritime.

CHAPITRE 1 :

COUVERTURE DES RISQUES ET PRINCIPES GENERAUX DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE FACULTES

Il sera question pour nous d'aborder dans une première section la couverture des facultés transportées par voies maritimes et quelques principes généraux de la tarification dans une deuxième section

SECTION 1. LA COUVERTURE DES FACULTES TRANSPORTEES.

Le mot 'facultés' en assurance maritime désigne « tout ce que l'on a la faculté de charger sur un navire ou tout autre moyen de transport et de faire couvrir par une assurance »⁷. Nous allons étudier successivement les risques encourus et les garanties que proposent les assureurs pour la protection des facultés transportées

I. LES RISQUES COUVERTS

Toute marchandise transportée, quel que soit la nature, la qualité de l'emballage et le moyen de transport choisi est exposée à de nombreux risques. Les deux grandes catégories de risques majeures auxquels les facultés sont exposées sont les risques ordinaires et les risques de guerres.

I.1. LES RISQUES ORDINAIRES

Tout comme les risques de guerres, les risques ordinaires peuvent avoir pour conséquences :

- **Les avaries particulières** : ce sont des dommages ou pertes affectant la marchandise elle-même en cours de transport ou de manutention par suite :
 - D'un événement majeur, frappant à la fois le moyen de transport et son chargement (nauffrage, incendie,...)

⁷ Guide de souscription marchandises transportées. PFA Assurances, groupe ATHNA

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

- D'accidents caractérisés, affectant uniquement les marchandises (mouille, casse ou coulage)
- De vol, piraterie à but lucratif et autres

Dans tous les cas, le risque sera le naufrage du navire, son échouement, l'incendie, l'exposition à l'eau de mer ou aux intempéries et le dommage résultant peut être la perte ou la destruction de tout ou partie de la marchandise.

➤ **Les avaries – frais** : ici, il s'agit de certains frais engagés dans les cas suivants :

- Mesures de sauvetage ou de protection de la marchandise,
- Honoraires d'experts,
- Honoraires des commissaires d'avaries.

➤ **Les avaries communes** : l'institution des avaries communes, propre à la navigation maritime crée au profit de toute personne intéressée dans l'expédition maritime, un droit à contribution et une obligation de contribution. Pour être classé en avarie commune, le sacrifice qui doit remplir les quatre conditions suivantes doit :

- Etre volontaire,
- Etre consentit pour éviter un danger réel,
- Etre dans l'intérêt commun,
- Avoir produit un résultat utile.

I.2. LES RISQUES DE GUERRES, DE GREVES ET ASSIMILES

L'objet de cette garantie est de couvrir les conséquences d'actes de guerre ou politiques généralement exclus dans les polices couvrant les risques ordinaires. La garantie ne peut être accordée qu'en complément d'une assurance couvrant les risques ordinaires, pour les mêmes marchandises, le même voyage et pour la même valeur. Ils sont couverts soit en annexe à la police des risques ordinaires, soit par une police à part qui est une police maritime dite de "bout en bout".

Ces risques sont réassurés par la C.C.R.⁸ et dans tous les cas, sont couverts, les dommages matériels résultant de la destruction ou détérioration, du vol, pillage et disparition provenant d'une des causes suivantes :

- La guerre civile ou étrangère et tous accidents et fortunes de guerre,
- Le sabotage,
- La capture,

⁸ Caisse Centrale de Réassurance (en France depuis 1946)

- La piraterie ayant un caractère politique, se rattachant à la guerre

Sont garanties également les frais d'expertise, les frais de préservation de la marchandise d'un dommage garanti.

II. LES GARANTIES PROPOSEES

Pour la couverture des risques, deux types de garanties sont couramment proposées et pratiquées au Cameroun : la garantie « TOUS RISQUES » et la garantie « F.A.P. Sauf ».

II.1. LA GARANTIE « FAP SAUF »

C'est la garantie minimale qu'offrent les assureurs pour couvrir les facultés transportées par voie maritime. C'est cette garantie qui est exigée dans le cadre de l'obligation de l'assurance des marchandises. Sa correspondance dans le transport par voies terrestres est la garantie « accidents caractérisés » et son pendant en aérien est « évènements majeurs ».

Elle couvre les risques majeurs, naufrage, abordage, incendie, chute de colis en cours de chargement et l'avarie commune ; l'assureur garantissant les dommages matériels ainsi que les pertes de poids et de quantités causées aux facultés assurés par l'un de ces évènements limitativement énumérés⁹.

II.2. LA GARANTIE « TOUS RISQUES »

Cette garantie couvre tous les risques de magasin à magasin incluant le pré acheminement et le post acheminement terrestre. En plus du transport maritime, elle peut s'appliquer aux transports aériens et terrestres. Cette garantie s'applique aux facultés neuves et couvre les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantité subis par les facultés assurées.¹⁰

⁹ Confère police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises) : garantie « FAP Sauf... » Article 5 et suivants. Voir annexe 5

¹⁰ Confère police française d'assurance maritime sur facultés (marchandises) : garantie « TOUS RISQUES » Article 5 et suivants. Voir annexe 6

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

En plus du fait que la garantie est accordée pour des facultés neuves, ici, les événements exclus sont limitativement énumérés contrairement à la garantie “FAP SAUF..” où sont limitativement énumérés plutôt les événements garanties.

Dans un cas comme dans l’autre, il existe toujours des exclusions au contrat, et les contractants ont la faculté d’insérer des garanties supplémentaires grâce à des clauses particulières.

II.3. LES EXTENSIONS DE GARANTIES

En plus de la garantie de base, les assureurs peuvent accorder des extensions de garanties moyennant surprimes. Ces extensions qui peuvent intervenir dans les deux garanties précédentes, ont pour but de mieux couvrir les facultés et peuvent être étudiées au cas par cas.

SECTION 2. QUELQUES PRINCIPES GENERAUX DE LA TARIFICATION.

Pour assurer un risque, il est nécessaire, voire indispensable de prendre en compte un certain nombre d’éléments. Nous évoquerons dans cette section quelques principes à considérer pour non seulement assurer un risque mais plus encore bien le tarifer. Nous aborderons d’abord le principe de mutualisation des risques, ensuite l’évaluation prévisionnelle des risques et enfin les études statistiques.

I. LA MUTUALISATION DES RISQUES

Pour assurer un risque, il doit obéir au principe de mutualisation et d’indépendance. Nous entendons par mutualisation le fait que plusieurs assurés dans le portefeuille de l’assureur soient exposés à un même risque. Tout risque souscrit doit être mis en mutualité et obéir au principe de la loi des grands nombres. En outre, le principe d’indépendance voudrait que si un risque est sinistré, que ce ne soit pas la masse qui soit affectée au même moment (c’est le principe de non indépendance qui rend les catastrophes naturelles difficilement assurables).

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

Les sociétés d'assurance perçoivent auprès de chaque assuré un montant appelé prime/cotisation. Les fonds ainsi collectés servent à constituer une caisse commune permettant d'indemniser, dans la limite de l'engagement pris (garantie) ceux des assurés qui seront sinistrés (victimes de l'évènement redouté). Autrement dit, l'indemnisation des victimes est financée par la masse des primes de l'ensemble des assurés, regroupés en une mutualité que gère la société d'assurance.

Il importe de signaler ici que l'engagement de l'assureur est ferme. Ce qui lui demande une capacité financière suffisante car quel que soit le nombre et l'importance des sinistres, il doit tenir à ses engagements et surtout avec la masse de prime collectée. Il va donc sans dire que la fixation de la prime (tarification) doit respecter le principe de prudence du moment où l'assureur pour un exercice donné ne pourra recourir aux assurés pour compenser la différence entre le montant des sinistres et celui des cotisations (sauf dans le cas des sociétés d'assurances mutuelles, à cotisations variables). Pour y parvenir il peut user de l'expérience pour faire des prévisions.

II. L'EVALUATION PREVISIONNELLE DES RISQUES.

Cette évaluation n'est possible que si on a au préalable fait des observations. D'où l'importance de l'expérience dans l'évaluation et donc dans la tarification. L'assureur doit donc être capable de faire des prévisions en ce qui concerne le coût du sinistre pour le répartir entre la masse des assurés.

Pour y parvenir, il devra tenir compte de :

- **La fréquence (f)** : elle s'évalue de la manière suivante
$$\frac{\text{nombre de sinistres déclarés}}{\text{nombre d'assurés}}$$
- **Du coût du sinistre (p)** :
$$\frac{\text{montant total des indemnités}}{\text{nombre de sinistres}}$$
- **La tendance (t)** : nous entendons par tendance, l'évolution de la fréquence et du coût moyen d'une année à l'autre. Une observation sur plusieurs années consécutives permet de mieux cerner le coût du risque pour les années à venir.

Evaluation du coût de l'assurance.

L'évaluation de la prime/cotisation se fait de la manière suivante.

- ❖ **Prime pure** x coefficient correcteur de tendance = Coût moyen x fréquence
- ❖ **Prime commerciale** = prime pure + rémunération de l'assureur + taxes

Notons qu'au Cameroun, la taxe sur les assurances en IARD donc le transport fait partie est de 19.25%.

III. L'ETUDE STATISTIQUE DES RISQUES

Les statistiques sont essentiellement basées sur des observations. L'assureur devra effectuer des observations sur un sous-ensemble représentatif. Pendant cette observation, l'assureur détecte les risques dont la sinistralité s'écarte de la moyenne pour leur appliquer des tarifs particuliers. Dans tous les cas, il faut respecter le principe de la loi des grands nombres pour avoir des données acceptables. Car plus l'observation se fait sur une base de données assez large, plus la probabilité de survenance du sinistre s'approche de la fréquence.

De plus, avant de prendre un risque, l'assureur devra au préalable demander les statistiques de la sinistralité du risque sur une période de trois à cinq ans car c'est un élément qui influence la tarification du risque.

CHAPITRE 2 :

LES PRINCIPAUX FACTEURS DETERMINANTS DU TAUX DE PRIME NETTE APPLIQUE PAR LES ASSUREURS FACULTES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME.

Comme déjà évoqué à l'introduction, en assurance des facultés maritimes, il n'existe pas de tarif officiel ; du moins pour la garantie « TOUS RISQUES » car l'ASAC a fixé pour la garantie « FAP SAUF » le taux minimum de 0,20% qui est appliqué sur le marché camerounais¹¹. Les assureurs doivent donc, faire appel non seulement à leurs expériences du marché mais aussi aux études statistiques ainsi qu'aux pratiques des marchés d'ailleurs pour tarifier le risque.

Nous parlerons d'abord des principaux facteurs qui influencent la tarification. Nous ferons ensuite un cas pratique et aborderons enfin les problèmes liés à la tarification.

SECTION 1. LES CONTRAINTES DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE FACULTES MARITIMES.

Les principaux éléments d'appréciation du risque communs aux assureurs du marché sont : le navire, le voyage assuré, la nature et l'emballage de la marchandise.

Les taux sont appliqués sur la valeur d'assurance.

¹¹ Entré en vigueur le 1^{er} Octobre 2002 et exigible depuis le 1^{er} Janvier 2003.

I. LE NAVIRE

La tarification des facultés tient compte des caractéristiques du navire qui effectue le transport. Ces caractéristiques sont principalement:

- **L'âge du navire** : l'âge du navire est un facteur déterminant pour apprécier le risque auquel est exposée l'expédition. Ici, l'âge du navire doit être en dessous de seize ans au cas contraire, on devra appliquer des surprimes. Ainsi,
 - pour les navires de 16 à 20 ans, application du taux de surprime de 0.125% ;
 - de 21 à 25 ans, application du taux de surprime de 0.225%
 - au-delà de 25 ans, il faut demander l'avis préalable des assureurs.
- **Le tonnage du navire** : nous entendons par tonnage du navire sa capacité intérieure brute. En effet, un navire de faible tonnage fera difficilement face à certains événements de mer par rapport à un autre dont le tonnage est beaucoup plus important. Ainsi, la capacité acceptable minimale est de cinq cent tonneaux de jauge. En dessous de ce tonnage, on devrait appliquer des dispositions particulières.
 - En général, on appliquera une surprime de 20% du taux « Tous Risques »
- **Le pavillon du navire** : le pavillon du navire illustre son appartenance. En maritime, on affecte aux pavillons des ratios qui montrent leurs niveaux de sécurité. Un pavillon qui a un ratio au dessus de la normale est sujet normalement à surprime. Le ratio mondial est de 1, les surprimes à appliquer sont :
 - Entre 1.1 et 2.0 : 35% du taux « Tous Risques » avec un minimum de 0.125%
 - Entre 2.1 et 3.0 : 50% du taux « Tous Risques » avec un minimum de 0.25%
 - Au-delà, demander au préalable l'accord des assureurs et tarification au cas par cas.

Tous les ordres portant sur "navire indéterminé" devraient automatiquement avoir une surprime forfaitaire d'âge, de tonnage et de pavillon limitée en valeur absolue à 0.5%

Dans le cas des polices d'abonnement, les navires de lignes régulières sont garantis sans surprimes.

II. LE VOYAGE ASSURE

L'un des facteurs qui influence l'appréciation du risque est le trajet qu'effectuent les facultés transportées. Le trajet ici peut être à l'intérieur d'une région donnée, dans un même continent, entre continent ou d'un point précis du globe à l'autre. Nous notons ici qu'au trajet maritime peuvent être connexes des trajets terrestres et/ou aériens.

Dans tous les cas, l'assureur devra tenir compte de tous ces éléments pour pouvoir donner une appréciation fiable du moment où la distance et le trajet pratiqués sont des aléas qui jouent dans la survenance du risque.

A titre d'exemple, un voyage sur une cote exposée aux pirateries, terrorismes et vol est plus risqué qu'un voyage dans une zone sécurisée.

De nos jours, les pirates sévissent dans des endroits stratégiques, des lieux de passage difficiles à contrôler. Ainsi, plusieurs zones maritimes sont particulièrement touchées par les actes de piraterie : l'Asie du Sud et du Sud-Est, c'est-à-dire la mer de Chine méridionale (principalement autour du Déroit de Malacca), les côtes de l'Amérique du Sud, du golfe d'Aden et de la mer Rouge, la mer des Caraïbes, le golfe de Guinée et les côtes de la Somalie. Ces régions attirent les pirates car elles sont des lieux de fort trafic maritime, mais aussi parce que bien souvent, les eaux territoriales des pays concernés sont mal sécurisées.

III. LA NATURE ET L'EMBALLAGE DE LA MARCHANDISE

Cet élément d'appréciation est beaucoup plus personnalisé. De plus, une rigueur y est tenue beaucoup plus dans le cas de la garantie « TOUS RISQUES ». Dans tous les cas, le fait que la marchandise soit dangereuse ou non, influence la tarification. L'assureur doit donc tenir compte du fait que la marchandise peut soit se mouiller, être volé, couler ou se casser.

Un mauvais emballage et/ou mauvais conditionnement des facultés peuvent constituer un facteur d'aggravation du risque. Nous pouvons noter à titre d'exemple les cas des facultés mis en vrac ou les chargements en pontées. « **Les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations munis ou non des installations appropriées pour ce type de transport** peuvent, en outre, être garantis, moyennant surprime,

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer. »¹²

Pour le transport maritime, il est préférable que les marchandises soit dans des conteneurs.

L'emballage des marchandises est d'autant important qu'en France, le Laboratoire National des Essais (LNE) délivre des certificats LNE emballage pour attester leurs conformités.

En dehors de ces éléments, peuvent également entrer en compte dans l'appréciation du risque :

- **Les droits de douanes** : l'assurance des droits de douanes peut être facultativement souscrite par l'assuré. Les chargeurs des marchandises passibles aux droits d'accises (taux des droits de douanes avoisinant 100%) optent généralement pour cette garantie, compte tenu de l'importance de leurs expositions, en cas de sinistres constatés alors que les marchandises sont livrées à destination finale. Dans ce cas, l'assuré déclare une valeur douane sur laquelle sera appliquée le taux qui est la moitié de celui du risque ordinaire (garantie FAP SAUF ou Tous Risques)
- **Le séjour à quai** : dans ce cas, l'assureur continue à donner sa garantie si les facultés assurées ne sont pas déchargées au-delà de la période réglementaire qui est de soixante jours.
- **Le transbordement** : ici, l'assureur couvre le risque pendant les opérations de transbordement.

Forme générale de l'équation du taux en fonction des éléments qui l'influencent :

En considérant les éléments susceptibles de modifier le risque comme des fonctions de contributions et en notant :

- F1 la fonction de contribution liée au navire,
- F2 celle liée au voyage
- F3 celle liée à l'emballage et au conditionnement

¹² Article 5. 2) de la police française d'assurance maritime sur facultés. Garantie « FAP SAUF... » voir annexe 5

Une approche de l'équation générale du taux en absence des études statistiques s'écrit:

$$T_x = F_1 \times F_2 \times F_3 (T_{\max} - T_{\min}) + T_{\min} \text{ de sorte que } 0 < F_1 \times F_2 \times F_3 \leq 1$$

Pour définir ces fonctions, il faut avoir les données micros de la société afin d'étudier l'impact de chaque fonction dans l'appréciation du risque.

SECTION 2. CAS PRATIQUE : EVALUATION DE LA TARIFICATION ENTRE 2004 ET 2007

Dans le cas pratique que nous nous proposons d'étudier, nous allons nous atteler à évaluer le niveau de la tarification et à simuler le cheminement du décompte de la prime. Notre démarche se fera en trois étapes : présentation des données, l'analyse desdites données et la simulation du décompte de la prime.

I. PRESENTATION DES DONNEES

A défaut d'avoir les données assez précises des compagnies d'assurances pour mener une étude profonde par catégorie et faire une analyse réelle de la tarification, nous allons nous appuyer sur celles recueillies à Gras Savoye Cameroun. Nous avons non seulement les primes pour toutes les catégories, mais aussi les deux types de garanties sont simultanément pris en compte. Dans notre étude, nous nous mettons dans la situation où toutes les facultés assurées sont des facultés maritimes avec pour garantie souscrite, la garantie FAP SAUF ceci du fait de leurs prépondérances dans le portefeuille de GSC.

- Le nombre d'ordre (NO) représente le nombre des certificats d'assurances délivrés, toutes sociétés et catégories confondues
- La colonne valeur assurée (VA) représente les valeurs déclarées des marchandises sur les ordres d'assurances
- La charge de sinistre (CS) représente le montant de sinistres payé, y compris les honoraires d'experts
- La prime nette (PN) est la prime hors taxes, ce qui représente la prime de risque.

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

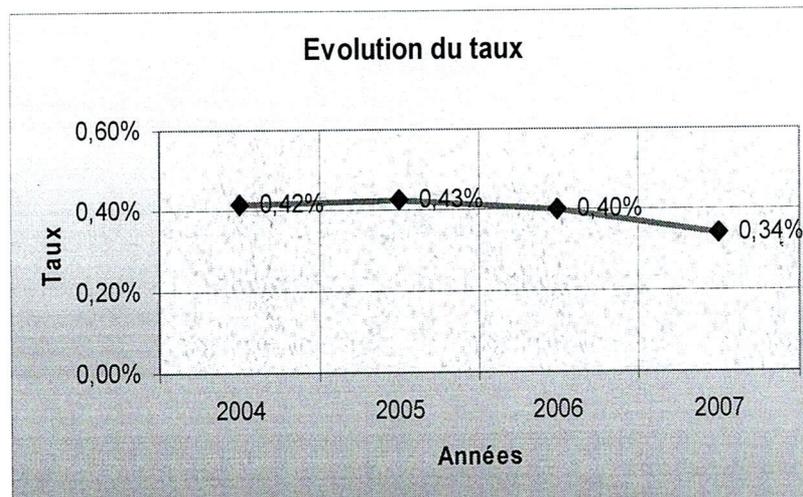
L'avantage que nous avons à prendre les données Gras Savoye est qu'elles intègrent les chiffres de plusieurs sociétés importantes du marché Camerounais. Ce qui nous permettra d'avoir une appréciation globale du marché.

Ainsi, nous avons le tableau suivant :

	nombre d'ordre émis	Nombre d'ordre sinistrés	valeurs assurées (VA)	Charge de sinistres (CS)	prime nette (PN)	PN/VA	CS/PN
2004	7 278	298	178 305 179 058	437 016 952	742 739 546	0,42%	58,84%
2005	7 609	368	188 867 683 657	554 369 795	804 957 698	0,43%	68,87%
2006	9 700	236	263 199 028 623	242 753 989	1 053 602 012	0,40%	32,53%
2007	8 770	235	274 193 857 259	410 542 999	936 083 957	0,34%	43,86%
MOYENNE	8 339	284	226 141 437 149	436 170 934	884 345 803	0,40%	51,02%

II. ANALYSE DES DONNEES

- **Le ratio PN/VA :** Ce ratio évalue le taux net appliqué. Le taux net est entendu le taux de base chargé des différents surprimes vues précédemment et éventuellement des réductions. Pour les années 2004 à 2007 nous visualisons le schéma ci-dessous :



- Nous constatons une décroissance du taux de prime avec un taux moyen de 0,40% qui de prime abord semble être très au dessus du minimum ASAC.

Nous ne pouvons l'apprécier à sa juste valeur à cause du chargement évoqué

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

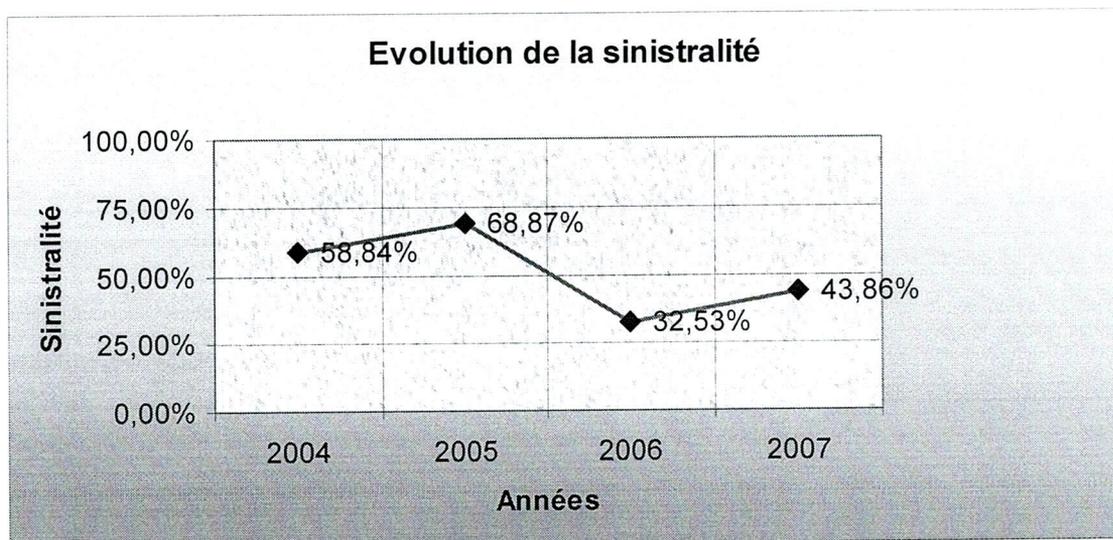
infra. De plus la prime minimale de F CFA 10 000 suppose un taux de prime nettement au dessus du minimum de 0.2%. Ainsi, pour cette prime plancher, le taux de prime de base varie de 0.2% à 2% (c'est-à-dire dix fois au dessus du minimum).

- Ceci ne nous donne qu'une vue générale du taux appliqué sur le marché.
- Ce taux qui est chargé de surprime l'est de façon très insuffisante car nous avons constaté que très peu de clients avaient effectivement les surprimes telles que vues plus haut. En effet nous y reviendrons supra. P. 44
- Ce qui peut expliquer cette allure de la courbe est le fait que de plus en plus les clients veulent toujours revoir à la baisse le taux de prime au renouvellement de leurs contrats. Il convient de noter également que la baisse du taux appliqué peut être due au 'bon comportement du risque' ou à une surévaluation préalable.

Pour apprécier le niveau de tarification, il est nécessaire d'apprécier la sinistralité après application du taux.

- **Le ratio CS/PN** : Les primes nettes ici sont acquises et la charge de sinistre intègre les honoraires d'experts et les recours encaissés qui sont en proportion négligeable.

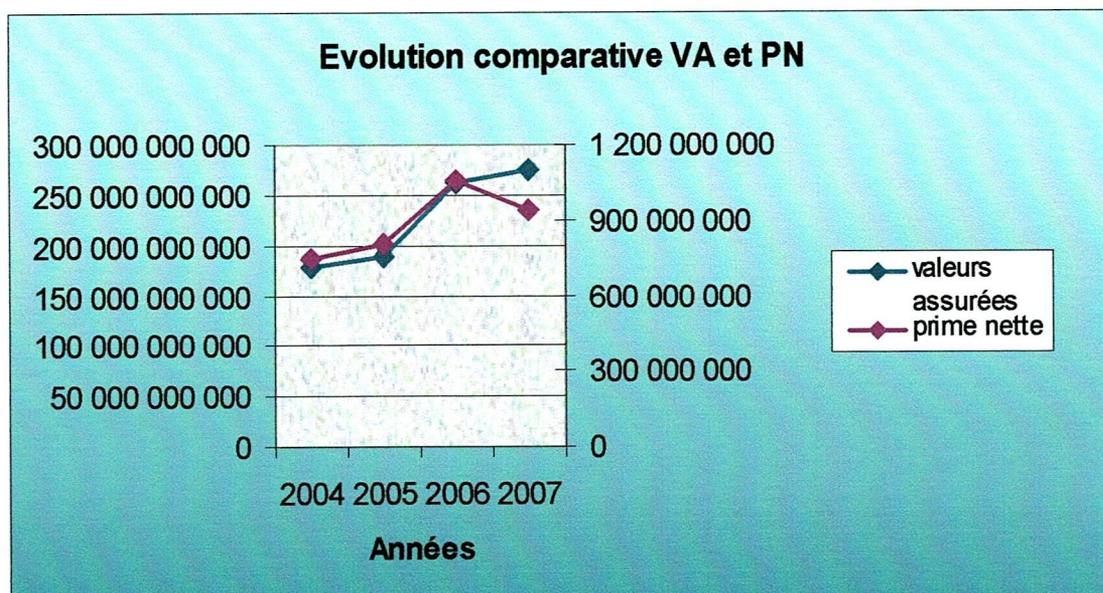
Schéma illustratif :



- Nous nous rendons compte que la sinistralité la plus élevée est celle de 2005 où l'on a débordé pratiquement le niveau de prime **de 65% qui représente la prime pure.**

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

- Ceci se voit également par le nombre d'ordre sinistré. Il est suffisamment élevé en 2005.
- Nous avons noté plus haut que le taux de prime allait décroissant. En revanche, la sinistralité ne suit pas la même allure. Ce qui nous permet de dire qu'il faut veiller sur la tarification sans oublier les autres aspects qui entrent en compte pour l'appréciation du risque.
- Ce signal d'alarme est d'autant plus important que nous nous rendons compte que les valeurs assurées ont une bonne allure contrairement à la masse de prime telle que nous pouvons visualiser ci-dessous :



- Ce schéma nous interpelle une fois de plus à avoir un œil beaucoup plus regardant quant à la tarification en assurance facultés maritimes car nous pouvons nous rendre compte que le passage de 2006 à 2007 n'est pas cohérent : pendant que les valeurs assurées augmentent, le montant de la prime diminue. Nous avons ici la confirmation de l'allure du taux qui est passé de 0.40% à 0.34% pour la même période.
- Nous sommes amenés à nous demander si pendant cette année les facultés assurées entraient en majorité dans le cadre de la prime minimale de F CFA

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

10 000 (dix mille)¹³. Ce qui veut dire que les facultés assurées ont une valeur inférieure ou égale à F CFA 5 000 000.

Malheureusement, nous n'avons pas de données sur le plan micro pour mieux apprécier cet écart que ce soit au niveau de l'application du taux de base ou des différents surprimes.

Evaluation statistique du taux moyen applicable

Nous partons de la prime pure et de la valeur d'assurance moyenne pour évaluer le taux. Nous avons :

- $f_{\text{moyen}} = 284 / 8339 = 3.41\%$ et
- $c_{\text{moyen}} = 436\,170\,934 / 284 = 1\,535\,813$
- la prime pure est donc $PP = 3.41\% \times 1\,535\,813 = 52\,371$ F CFA
- la valeur d'assurance moyenne est de :

$$VA_{\text{moyenne}} = 226\,141\,437\,149 / 8\,339 = 27\,118\,532$$

- **le taux moyen à appliquer est donc de $T_{\text{moyen}} = PP / VA_{\text{moyenne}} = 0.193\%$**

Nous notons que nous arrivons pratiquement au taux minimum de 0.20% exigé par l'ASAC.

Si nous intégrons l'encaissement des recours qui sont faits par les compagnies, le coût moyen du sinistre diminue, donc la prime pure et par conséquent le taux moyen à appliquer. Ce qui nous amènera à voir que le taux minimum ASAC semble élevé et pourrait en partie justifier également les bénéfices de la branche Transports que montrent les statistiques de l'ASAC. D'après le magazine de l'ASAC Assurances et sécurités¹⁴, la branche Transports était en progression de 8.32% de l'année 2005 à 2006 étant fortement influencé par la sous branche transport Aérien qui a connu une augmentation de 100.73%.

Dans tous les cas, les trois figures de notre étude nous invitent à faire attention d'une manière générale quant à la politique de gestion de la sous branche transport maritime. Le même magazine de l'ASAC nous le confirme en précisant que les transports maritimes ont connu une baisse de 14.56% qui serait due aux dysfonctionnements du GUCE.

¹³ ASAC a imposé sur le marché Camerounais un montant minimum de prime nette de F CFA 10 000

¹⁴ N° 011 Février 2008 page 13

III. SIMULATION DU DECOMPTE DE LA PRIME

Ici nous avons créé un tableau Excel qui nous ressortira, chaque fois que les données seront correctement entrées, la prime TTC à payer par le client. Ce tableau intègre les différentes surprimes et les autres éléments du processus de décompte de la prime totale à payer. Les frais accessoires dépendent du montant de la prime nette et sont évalués selon la politique de chaque entreprise. Ce que nous ferons ne sera donc qu'à titre illustratif.

Pour faciliter le travail, nous avons créé des commentaires indicateurs et un lien avec les pavillons surprimables. Au cas où le navire n'est pas surprimable en pavillon, il suffit de saisir 'PS' (pas surprimable). Dans le cas contraire, en entrant dans le champ indiqué le pavillon, le ratio est appelé et la prime calculée automatiquement. De plus, quand nous entrons dans le champ indiqué l'année de mise en circulation du navire, l'âge, le taux et la prime correspondante sont automatiquement calculés. Nous avons aussi prévu un champ pour la valeur douane car elle est très souvent différente de la valeur assurée.

Prenons le cas d'un ordre qui indique :

- Valeur d'assurance : F CFA 122 247 801
- Valeur douane : F CFA 47 982 262
- Date de mise en circulation du navire : 1988
- Pavillon : Chipre
- Taux RO : 0.30%
- Taux RG : 0.05%

Nous avons la simulation suivante en considérant que pour une prime nette de F CFA 958 270, les accessoires s'élèvent à F CFA 5 000.

Décompte de la prime en Maritime

	Rubriques		Taux	Montants
	Valeur Assurée	-	-	122 247 801
	Prime Nette R O	-	0,3000%	366 743
	Prime Nette R G	-	0,0500%	61 124
	Droit de douane	47 982 262	0,1500%	71 973
1988	Surprime Age	20	0,1250%	152 810
chipre	Surprime Pavillon	2,2	0,2500%	305 620
	Séjour à quai	-	0,0000%	0
	Transbordement	-	0,0000%	0
	Prime Nette Totale	-	-	958 270
	Accessoires	-	-	5 000
	Frais ASAC	-	-	506
	T V A	-	19,25%	185 527
	Prime TotaleTTC	-	-	1 149 303

Les éléments de réduction

Pour encourager le client à bien entretenir le risque, l'assureur peut introduire des éléments de réduction tels que :

- Les ristournes de bonne arrivée
- La participation aux bénéfices

SECTION 3. LES PROBLEMES DE LA TARIFICATION.

L'Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun a fait un pas remarquable dans le domaine transports et particulièrement dans la lutte contre la fraude en matière des assurances facultés. Nous pouvons noter l'harmonisation des certificats d'assurances avec le guichet unique censé être l'organe de contrôle¹⁵, la fixation du taux minimum en FAP SAUF avec la prime minimale de dix mille Francs CFA par certificat.

¹⁵ Non fonctionnel. Seule la douane se rassure que les facultés qui sortent du port sont assurées. Sauf que ces derniers n'ont pas mandat de contrôler l'authenticité et le respect des normes en ce qui concerne ces certificats.

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

Toutefois on rencontre encore sur le marché des points à améliorer pour l'avenir de la branche transports. Qu'il s'agisse de la politique commerciale que de la maîtrise du risque en passant par la pratique de la sélection qui aidera à moraliser le risque. On rencontre également sur le plan international des difficultés pour mettre sur pied une cotation standard.

I. UNE POLITIQUE COMMERCIALE

De plus en plus, les clients cherchent toujours à réduire le coût de l'assurance au renouvellement de leurs polices. Pour eux, les assurances sont chères et il faut user de tous les moyens pour réduire le coût de l'assurance. C'est dans ce sens que l'on rencontre un nombre de clients suffisamment réduit qui souscrivent la garantie « TOUS RISQUES » et certains assureurs du marché qui, pour ne pas perdre leurs clientèles passent outre les règles de l'art.

En outre, on rencontre de nombreux contrats qui se négocient entre les parties en insérant des clauses qui stipulent qu'il n'y aura pas de surprime. Dans un pareil cas, il va sans dire que le risque est aggravé. La conséquence est qu'on peut arriver à la sous tarification et qu'on ne parviendra plus à maîtriser la sinistralité de la branche transports alors qu'elle est plus que bénéficiaire d'après les statistiques du marché.

II. LA SELECTION DU RISQUE

La sélection des risques fait allusion ici à la capacité de l'assureur de pouvoir choisir les « bons risques ». Nous faisons allusion aussi à toutes les mesures préventives nécessaires que l'assureur peut demander à l'assuré d'observer pour réduire la probabilité de survenance du sinistre. On le retrouve très souvent en global dommage où l'assureur peut exiger le renforcement des moyens de sécurité et de prévention.

Dans le cadre du transport maritime et en ce qui concerne le port de Douala, nous avons mené une étude sur la position des navires N° 29/08 pour la période allant du 15 Juillet au 12 Août 2008¹⁶. Nous avons obtenus les résultats suivants :

¹⁶ Nous trouverons un exemplaire en annexe 4

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

- ❖ **57.5% des navires** ont un âge supérieur à 16 ans et donc devraient avoir les 'surprimes Age'. Nous avons également noté que **25%** de ces navires sont âgés de plus de 25 ans, âge qui requiert un accord préalable des assureurs avant la prise du risque. Maximum d'âge enregistré : 34 ans
- ❖ **5% des navires sont surprimables en tonnage.** Rappelons à ce niveau que le tonnage minimum admis sans surprime est de 500 tonneaux jauge.
- ❖ **55% de ces navires sont surprimable en pavillon.** Le ratio mondial étant 1, nous avons des ratios qui vont jusqu'à 5,9.

En revanche, très peu de certificats d'assurances ont les surprimes liées aux navires ce qui pose un réel problème de tarification et donc une masse importante de prime qui devrait être rattrapée.

III. LA MAITRISE DU RISQUE

La maîtrise du risque est un facteur déterminant pour une bonne tarification. Les assureurs devraient donc faire une étude statistique préalable avant la souscription de la police d'assurance. Ceci reste une difficulté réelle pour certains de nos assureurs qui se trouvent obligés d'appliquer les règles d'outre mers. Ainsi, les conditions générales utilisées jusqu'aujourd'hui sont celles de la police française d'assurance maritime. En outre, les taux appliqués en risque de guerre sont celles de la CCR¹⁷.

IV. UN MODELE DE COTATION

En sus de ces difficultés de tarification qui sont essentiellement liées au pays en voies de développement, nous voulons bien noter que de par le monde, nombreuses sont les compagnies qui ont essayées de mettre sur pied des modèles de cotations. Ces compagnies rencontrent les difficultés telles que:

- ✓ *Les facultés couvrent une infinité de catégories de marchandises, chacune offrant des prédispositions à des types de sinistres spécifiques,*
- ✓ *Les marchandises en transport international sont exposées à une variété de risques nettement plus large que les risques statistiques couverts par les assurances dommages,*

¹⁷ La caisse Centrale de Réassurance est un réassureur Français.

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

- ✓ *La fixation du sinistre minimum estimé et probable est plus difficilement quantifiable en assurance facultés qu'en incendie,*
- ✓ *Il n'existe pas de statistiques de marché fiables qui donnent les informations par catégorie, par zone géographique tirées d'une vaste base de données.¹⁸*

Une solution que les assureurs utilisent pour contourner la non maîtrise du risque est la réassurance. Certains assureurs transfèrent la gestion du risque en majeure partie aux réassureurs qui sont plus outillés pour tarifer et donc maîtrisent mieux le risque.

Notre étude sur la tarification s'est avérée insuffisante. Nous déplorons la rareté de la documentation sur la tarification des facultés alors que l'aspect juridique est suffisamment développé. Nous aurions également souhaité aller jusqu'au bout de notre travail en étudiant la rentabilité de la branche transports avec des prévisions sur le plan de la tarification maritime. Le fait que nous soyons chez un courtier et non dans une compagnie ne nous a pas permis d'affiner notre étude. Nous aurions eu besoin des données micros de la société pour étudier l'influence de chaque élément sur la tarification afin de proposer au cas échéant des modèles.

¹⁸ Risques et assurances transport (pages 434)

CONCLUSION

Notre stage professionnel s'est déroulé dans les locaux du courtier Gras Savoye Cameroun, leader sur le marché Camerounais. Ce stage nous a permis d'allier la pratique à la théorie. Cette société dont l'organigramme est à la fois hiérarchique et fonctionnel favorise une bonne atmosphère relationnelle et lui confère des facilités dans la gestion des clients. Pendant notre période d'imprégnation dans ce cadre, nous avons été accueillis par le département Transports et Logistiques, ce qui nous a permis de réfléchir sur la tarification des facultés maritimes.

Notons que l'assurance des facultés maritimes a connu des avancés notables du fait de la loi de domiciliation des assurances. Cette branche reste en revanche peu développée et voire non existante dans certaines sociétés du marché camerounais. Ceci laisse entrevoir les difficultés de la tarification auxquelles sont confrontées les sociétés. Celles – ci s'expliquent par le fait que chaque société devrait avoir ses propres tarifs basés entre autres sur ses statistiques et sur sa politique commerciale. Nous nous demandons si les assureurs du marché camerounais sont suffisamment équipés pour faire face aux problèmes de la tarification et pouvoir adapter les pratiques importées aux réalités qui sont les leurs.

S'il est vrai qu'il faut être vigilant quant à la tarification, il importe de réagir face à la réticence des assurés qui de plus en plus se rangent sur l'obligation des assurances et ne souscrivent que la garantie minimale en demandant de sursoir les surprimes. Les assureurs et les intermédiaires d'assurances devraient donc à cet effet jouer pleinement le rôle qui leur incombe afin de permettre aux Africains en générale de s'imprégner des biens faits de l'assurance.

Cet appel est d'actualité d'autant plus qu'au nom de la mondialisation, un débat est ouvert sur la levée de l'obligation de l'assurance, l'économie devant être par conséquent libéralisée. Il va sans dire que les conséquences sont très souvent négatives tel le cas de la Côte-d'Ivoire qui a fini par réhabiliter l'obligation d'assurance à l'importation. Les hommes de l'art (assureurs) devraient par conséquent prendre conscience des défis qui sont les leurs pour mieux vendre les assurances.

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

De tout ce qui précède, nous nous demandons si la levée de l'obligation de l'assurance serait sans conséquences néfastes pour les pays en voies de développement.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Lamine transport , Tome 2, Edition 1992
- AFSAT, Livret guide de l'assurance transport. Edition 1997
- PFA Assurances, groupe ATHENA. Guide de souscription marchandises transportées
- Facultés Maritime : Etude & tarification

- Mémoire « la modélisation d'un tarif automobile à partir d'une base de données présentant une antériorité de 5 ans. »

- Yvonne Claude MASSOMA DESMAYOS, « Le certificat 'assurance maritime harmonisé de l'association des sociétés d'assurance du Cameroun (ASAC)' : succès ou échec ? » Rapport de stage IIA, 2004.

- Amadou Ndiouga NDIAYE, Assurance Maritime et Transports, IIA, 2007.

- Jean -Patrique Marcq « Risques assurances transports », L'Argus de l'assurance
- Centre de documentation et d'information de l'assurance, Les mécanismes de l'assurance, CDIA, 1998.
- M. Joseph BARO, La domiciliation de l'Assurance Transport : Etat des lieux et perspectives,
- Gras Savoye Cameroun, La solution GSC en 6 points, Bulletin d'information de GSC
- ASAC, Assurances et sécurité , N° 011 Février 2008.

- [Http://www.equasis.org](http://www.equasis.org)
- [Http://www.webdetente.com/tendances/piraterie-moderne-ponant-574](http://www.webdetente.com/tendances/piraterie-moderne-ponant-574)

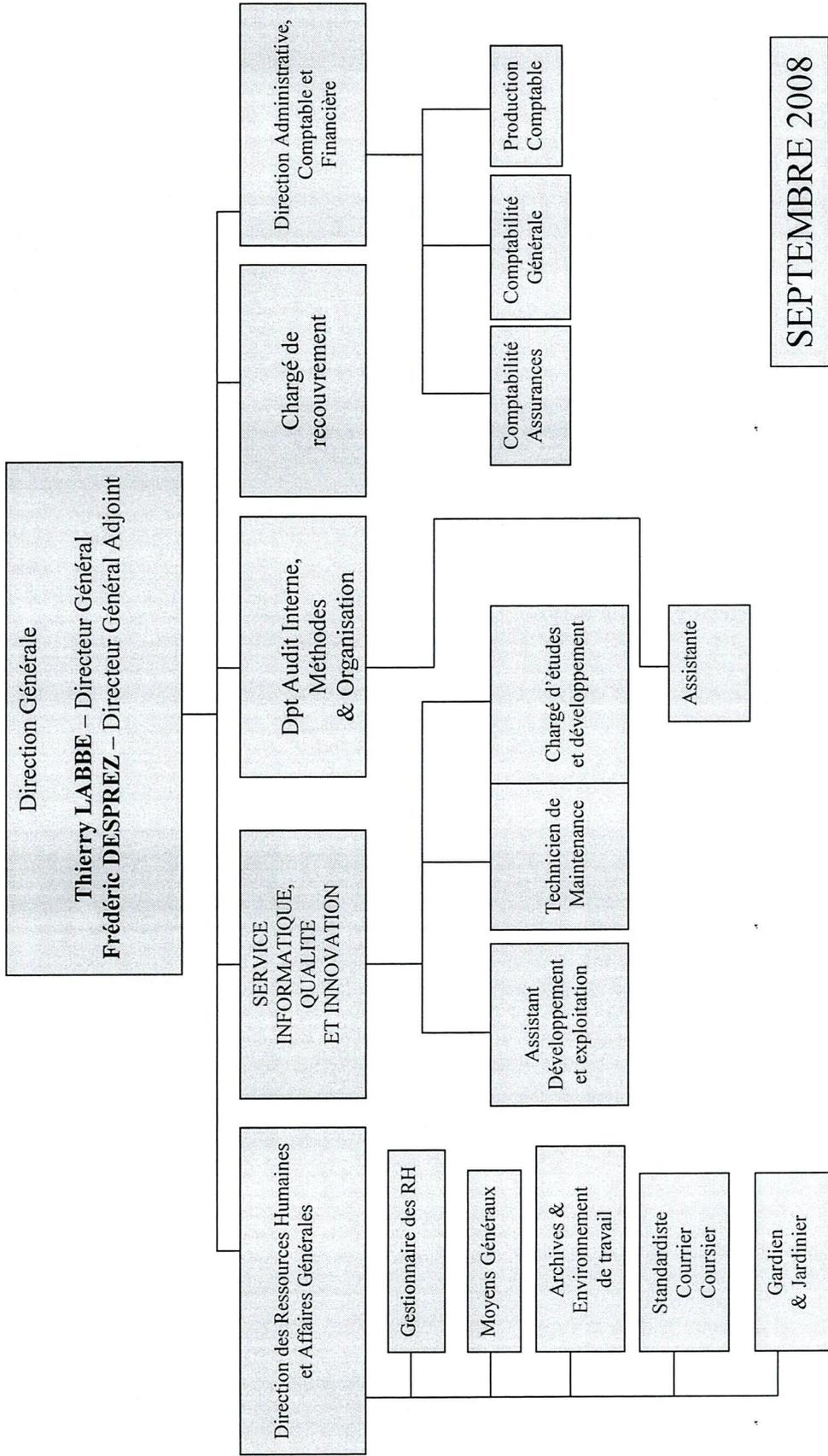
- Code CIMA
- Le petit Larousse

ANNEXES

ANNEXE 1 : FICHE D'IDENTIFICATION DE GSC

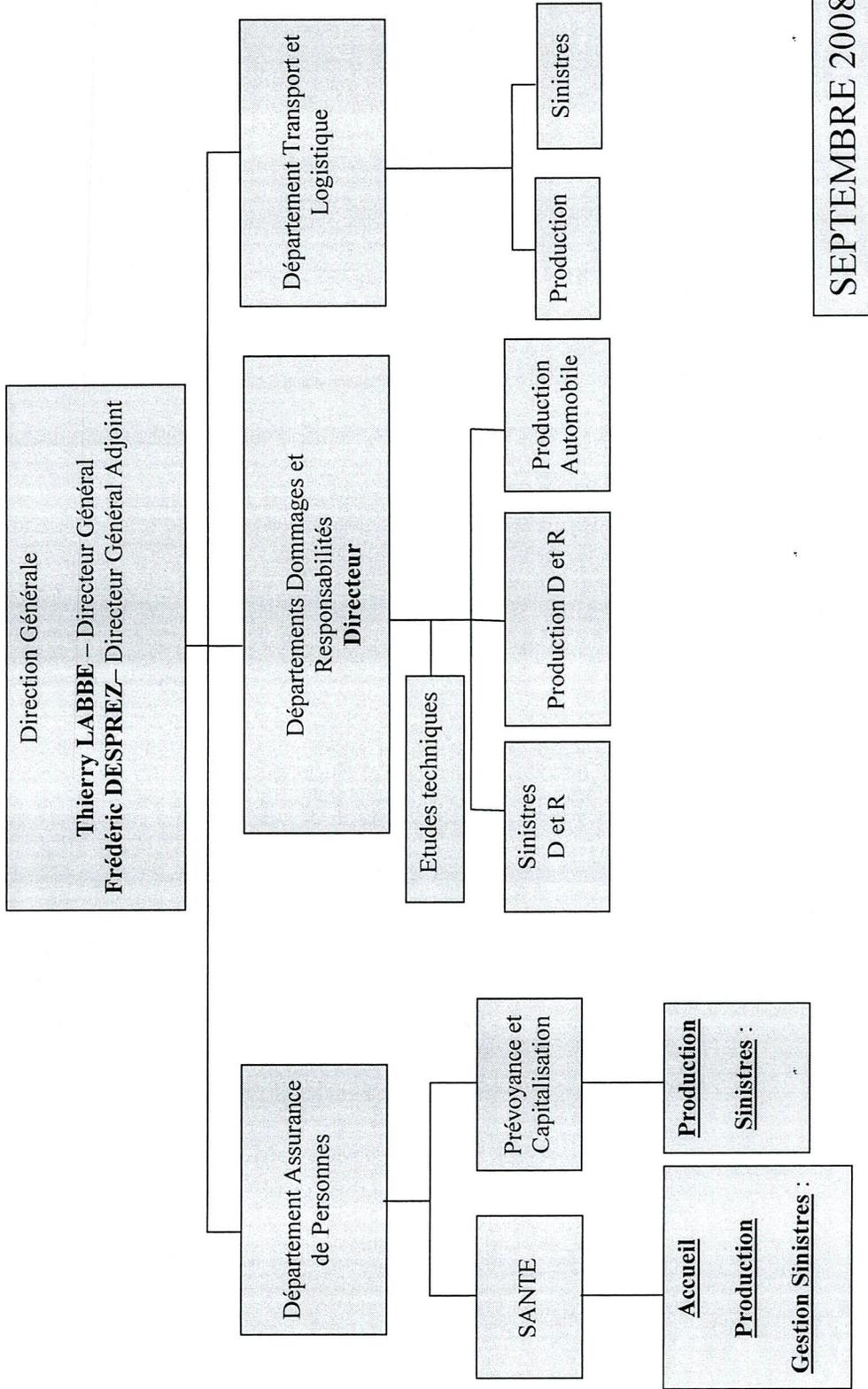
Dénomination	Société de courtage en assurance
Adresses	Douala <ul style="list-style-type: none">• Tél : 33 43 21 22 /23• Fax : 33 42 19 66• BP : 3014 Douala Yaoundé <ul style="list-style-type: none">• Tél : 22 22 40 93 /95• BP : 6158 Yaoundé Site web : http://www.grassavoyecameroun.com E-mail: bry@cm.grassavoie.com
Forme juridique	Société Anonyme avec conseil d'administration
Siège social	Douala rue Tobie Kuoh
Capital	F CFA 103 690 000
Activités	Assurance (intermédiation et conseil)
Directeur général	M. Thierry LABBE

ANNEXE 2 : ORGANIGRAMME DETAILLE POLE FONCTIONNEL



SEPTEMBRE 2008

ANNEXE 3 : ORGANIGRAMME DETAILLE POLE OPERATIONNEL



PROFESSIONS MARITIMES

BP: 73 - Douala Tél. 33.42.05.99/fax 33.42.11.31

POSITION DE NAVIRES N° 29/08



NAVIRES ATTENDUS A DOUALA DU 22 JUILLET 2008 AU 12 AOÛT 2008

75

NAVIRES	CONSIGNAT.	DATE		DESTINATION	ARRIVÉE	DE.....	DATE	ARRIVÉE	DE.....	DATE	ARRIVÉE	DE.....	DATE	ARRIVÉE	DESTINATION
		ARRIVEE	DEPART												
MSC FLORIANA	MSC	MSC	MSC	TINCAN	22/07/2008		24/07/2008	FOS-SUR-MER							
SOLE	GEOGAS	SOLE	SOLE	LIBREVILLE	24/07/2008		26/07/2008	ABIDJAN							
EUROCARGO AFRICA	GRIMALDI	EUROCARGO AFRICA	EUROCARGO AFRICA	BOVA	24/07/2008		27/07/2008	BOVA							
MAERSK NANNAHI	MAERSK	MAERSK	MAERSK	ABIDJAN	24/07/2008		26/07/2008	ABIDJAN							
MSC BULGARIA	MSC	MSC	MSC	LAS PALMAS	24/07/2008		26/07/2008	LAS PALMAS							
VIBRA	NECOSHIP	VIBRA	VIBRA	PORT GENITL	24/07/2008		27/07/2008	PORT GENITL							
ADAMATOS	OLAMCAM	ADAMATOS	ADAMATOS	HAUTE MER	25/07/2008		29/07/2008	HAUTE MER							
MSC PILAR	MSC	MSC	MSC	FOS-SUR-MER	25/07/2008		27/07/2008	FOS-SUR-MER							
SAFMARINE NAMIBE	SAFMARINE	SAFMARINE	SAFMARINE	LIBREVILLE	25/07/2008		27/07/2008	LIBREVILLE							
FREE GODDESS	NIDERIA	FREE GODDESS	FREE GODDESS	HAUTE MER	26/07/2008		02/08/2008	HAUTE MER							
GEORGETTE K	HANDY BULK	GEORGETTE K	GEORGETTE K	HAUTE MER	26/07/2008		31/07/2008	HAUTE MER							
AN SHU JIANG	COSCO	AN SHU JIANG	AN SHU JIANG	LAGOS	27/07/2008		29/07/2008	LAGOS							
HAPPY VENTURE	SETAF	HAPPY VENTURE	HAPPY VENTURE	HAUTE MER	28/07/2008		02/08/2008	HAUTE MER							
SAFMARINE ANITA	SAFMARINE	SAFMARINE	SAFMARINE	HAUTE MER	28/07/2008		03/07/2008	VIANA DO CASTELO							
KOTA ANGERIK	PIL	KOTA ANGERIK	KOTA ANGERIK	RICHARDS BAY	29/07/2008		30/07/2008	RICHARDS BAY							
MSC ALEXANDRA	MSC	MSC	MSC	TAKORADI	30/07/2008		01/08/2008	TAKORADI							
NINA	LOI	NINA	NINA	ABIDJAN	30/07/2008		31/07/2008	ABIDJAN							
CLAES MAERSK	SAFMARINE	CLAES MAERSK	CLAES MAERSK	ABIDJAN	31/07/2008		02/08/2008	ABIDJAN							
JOLLY CORALLO	NECOSHIP	JOLLY CORALLO	JOLLY CORALLO	TAKORADI	31/07/2008		02/08/2008	TAKORADI							
JOLLY CORALLO	MESSINA	JOLLY CORALLO	JOLLY CORALLO	TAKORADI	31/07/2008		01/08/2008	TAKORADI							
CALIPSO N	CONTI-GMT	CALIPSO N	CALIPSO N	A ORDRE	02/08/2008		05/08/2008	A ORDRE							
NILEDUTCH KWANZA	NDAL	NILEDUTCH KWANZA	NILEDUTCH KWANZA	ABIDJAN	02/08/2008		04/08/2008	ABIDJAN							
ALYONA	GRIMALDI	ALYONA	ALYONA	AMSTERDAM	03/08/2008		06/08/2008	AMSTERDAM							
MARBLE HIGHWAY	GRIMALDI	MARBLE HIGHWAY	MARBLE HIGHWAY	A ORDRE	04/08/2008		06/08/2008	A ORDRE							
CORN TULIP	NECOSHIP	CORN TULIP	CORN TULIP	LIBREVILLE	05/08/2008		09/08/2008	LIBREVILLE							
CORN TULIP	BOCS	CORN TULIP	CORN TULIP	OWENDO	06/08/2008		10/08/2008	OWENDO							
SAFMARINE NAKURU	SAFMARINE	SAFMARINE NAKURU	SAFMARINE NAKURU	ABIDJAN	07/08/2008		09/08/2008	ABIDJAN							
BEGLE VI	GRIMALDI	BEGLE VI	BEGLE VI	DAKAR	08/08/2008		10/08/2008	DAKAR							
MSC ACCRA	MSC	MSC	MSC	FOS-SUR-MER	08/08/2008		13/08/2008	FOS-SUR-MER							
SAFMARINE ANGELA	SAFMARINE	SAFMARINE ANGELA	SAFMARINE ANGELA	COTONOU	08/08/2008		10/08/2008	COTONOU							
PRIMROSE AGE	MOL	PRIMROSE AGE	PRIMROSE AGE	COTONOU	09/08/2008		10/08/2008	COTONOU							
NIEDUTCH ATLANTIC	NDAL	NIEDUTCH ATLANTIC	NIEDUTCH ATLANTIC	ABIDJAN	11/08/2008		13/08/2008	ABIDJAN							
MSC JASMINE	MSC	MSC	MSC	TAKORADI	12/08/2008		14/08/2008	TAKORADI							

NAVIRES A QUAI AU 22 JUILLET 2008

NAVIRE	CONSIGNAT.	ARRIVEE	DEPART	DESTINATION
EXCELLENT PESCADORES	SOCOPAOSAGA	17/07/2008	23/07/2008	SAO LUIS
CAPTAIN P	GETMA	19/07/2008	23/07/2008	LIBREVILLE
LEON 1	SOCOPAOSAGA	20/07/2008	28/07/2009	HAUTE MER
SAFMARINE DOUALA	MAERSK	21/07/2008	23/07/2008	ABIDJAN
TOUR MARGAUX	SOCOPAOSAGA	21/07/2008	22/07/2008	LIBREVILLE

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 1^{er} JUILLET 2002)

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1^{er} 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, 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'attestation 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'affrèteur "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 affrêteurs 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.

55

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

Garantie "TOUS RISQUES"

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

LOI APPLICABLE : Le présent contrat est régi par la loi française et en particulier par les dispositions du Titre VII du Livre 1^{er} 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'attestation 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. -

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

Toutefois :

1° le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est à la charge de l'assureur que si des traces d'effraction ou de bris ont été constatées dans les formes indiquées à l'article 17. La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est à sa charge que sur présentation d'un certificat ou de tout autre document établissant la non-livraison définitive ;

2° les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures de navires ou d'embarcations non munis d'installations appropriées pour ce type de transport ne sont garanties que si les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités sont causés par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après : naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation ; incendie ou explosion ; raz de marée ; foudre ; abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; chute d'aéronefs ; 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 ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement. Elles sont garanties, en outre, moyennant surprime, contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer, d'enlèvement par la mer ou de chute à la mer à condition que l'assuré déclare à l'assureur leur chargement sur le pont ou dans les superstructures dès qu'il en a lui-même connaissance.

ARTICLE 6. -

Sont également garantis, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, à moins qu'ils ne résultent d'une exclusion énoncée à l'article 7 :

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 ;

3° la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant 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 sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique ; 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 ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

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.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

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

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

ARTICLE PREMIER - FONCTIONNEMENT DE LA POLICE

1° L'assuré s'oblige à déclarer en aliment à l'assureur, et l'assureur s'oblige à accepter, pendant la durée de la police, et en tant qu'elles y sont applicables :

- a) - Toutes les expéditions faites pour son compte ou en exécution d'un contrat d'achat ou de vente mettant à sa charge l'obligation d'assurer. Ces expéditions sont couvertes automatiquement à partir du moment où elles sont exposées aux risques garantis, à la condition formelle que la déclaration d'aliment en soit faite à l'assureur dans les huit jours au plus tard de la réception des avis nécessaires.
- b) - Toutes les expéditions faites pour le compte de tiers qui auraient donné à l'assuré un mandat exprès de pourvoir à l'assurance, à la condition que l'assuré soit intéressé à l'expédition comme commissionnaire, consignataire ou autrement. Ces expéditions ne sont couvertes qu'en vertu de la déclaration d'aliment à l'assureur leur garantie prenant alors effet depuis la sortie des magasins conformément aux dispositions de l'article 8 des Conditions Générales.

2° L'intérêt de l'assuré qui ne consisterait que dans l'exécution d'un ordre d'assurance confié par un tiers ne donne pas droit d'application à la police.

3° Faute par l'assuré de se conformer aux obligations qui lui incombent aux termes du présent article et en considération desquelles la police d'abonnement est souscrite, toute réclamation produite sous l'empire de la police sera de plein droit irrecevable, quelle que soit la date de la survenance de l'événement. En ce cas l'assureur pourra résilier sans délai la police, sans préjudice du droit pour lui d'exiger le paiement des primes afférentes aux expéditions non déclarées, ainsi que le remboursement des sommes réglées par lui pour des sinistres survenus postérieurement à l'inobservation par l'assuré desdites obligations.

4° L'assureur pourra à tout moment exiger la production des livres et de la correspondance de l'assuré pour vérifier s'il s'est conformé à ses obligations.

5° La déclaration d'aliment est soumise à l'ensemble des conditions de la police d'assurance auxquelles elle ne peut déroger.

6° Le terme "assuré" s'applique aussi bien au souscripteur signataire de la police qu'au donneur d'ordre ou au bénéficiaire de l'assurance.

ARTICLE 2 - RISQUES NON COMMENCÉS DANS LES DEUX MOIS

La police ne peut produire aucun effet si, après deux mois de la date de sa souscription, aucune déclaration d'aliment, n'a été faite à l'assureur, à moins qu'un autre délai n'ait été convenu expressément.

ARTICLE 3 - ACCUMULATION DES FACULTÉS ASSURÉES

Sans préjudice de ce qui est dit à l'article 28 des Conditions Générales, le plein maximum souscrit par expédition et par navire constitue la limite des engagements de l'assureur. En cas d'accumulation des facultés assurées, pour quelque cause que ce soit, même par force majeure, dans un lieu quelconque avant l'embarquement au port de départ ou après le débarquement au port final de destination, l'assureur ne peut être engagé pour une somme supérieure à ce plein maximum.

Les facultés qui, à l'insu de l'assuré, seraient chargées sur un navire autre que le navire désigné au connaissement, ou qui seraient transbordées soit avant, soit après le départ du navire, demeureront valablement assurées, alors même que, de ce fait, le plein maximum énoncé par navire se trouverait dépassé ; il en sera de même en cas d'accumulation, à l'insu de l'assuré, dans tout autre lieu que les lieux prévus à l'alinéa précédent.

ARTICLE 4 - NAVIRES TRANSPORTEURS

L'article 2 des Conditions Générales est modifié comme suit :

1° Les chargements faits sur navires de ligne régulière sont garantis sans surprime.

Par navire de ligne régulière, il faut entendre celui qui appartient à un armateur qui le met habituellement et régulièrement à la disposition des usagers suivant des itinéraires déterminés et à des dates fixes, publiés à l'avance par l'armateur.

2° Les chargements faits sur tous autres navires sont tenus couverts moyennant le paiement de surprimes d'âge, de tonnage, de défaut de cote et de pavillon.

3° Les chargements faits à bord de navires affrétés, totalement ou partiellement, pour le compte de l'assuré, ne sont tenus couverts qu'après accord préalable de l'assureur.

Par affrètement pour le compte de l'assuré, il faut entendre celui passé en exécution de contrats de vente ou d'achat mettant à sa charge l'obligation de conclure le contrat de transport.

Il est cependant convenu que, lorsque le navire affrété répond aux caractéristiques énoncées à l'article 2, 1^{er} alinéa, des Conditions Générales, l'accord préalable de l'assureur n'est pas requis.

TABLE DE MATIERES

SOMMAIRE	i
DEDICACE	ii
REMERCIEMENTS	iii
LISTE DES ABREVIATIONS	iv
INTRODUCTION	1
PREMIERE PARTIE : DESCRIPTION DU CADRE DE STAGE	1
CHAPITRE I : HISTORIQUE ET ORGANISATION DE LA SOCIETE GRAS SAVOYE CAMEROUN	5
SECTION 1 : HISTORIQUE ET GENERALITES	5
I. GRAS SAVOYE GROUPE	5
II. GRAS SAVOYE CAMEROUN	6
SECTION 2 : FONCTIONNEMENT DES SECTEURS D'ACTIVITES	7
I. LE SECTEUR FONCTIONNEL	7
I.1. LA DIRECTION ADMINISTRATIVE, COMPTABLE ET FINANCIERE	8
I.2. LA DIRECTION DES RESSOURCES HUMAINES ET AFFAIRES GENERALES	9
I.3. LE DEPARTEMENT INFORMATIQUE, QUALITE ET INNOVATION	9
II. LE SECTEUR COMMERCIAL	10
II.1. LES DIRECTEURS DE CLIENTELE	10
II.2. LES CHARGES DE CLIENTELE	10
III. LE SECTEUR OPERATIONNEL	11
III.1. LE DEPARTEMENT DOMMAGES ET RESPONSABILITES	11
III.2. LE DEPARTEMENT ASSURANCES DE PERSONNES	12
III.3. LE DEPARTEMENT TRANSPORT ET LOGISTIQUE	12
GSC EN QUELQUES DATES.	13
CHAPITRE II : ANALYSE DU FONCTIONNEMENT DU DEPARTEMENT TRANSPORTS ET LOGISTIQUE	14
SECTION 1 : PRODUCTION TRANSPORTS ET LOGISTIQUES	14
I. ACCUEIL / CONTRAT	14
II. LA GESTION DU CONTRAT	15
III. LA FIN DU CONTRAT	16
SECTION 2 : SINISTRE TRANSPORTS ET LOGISTIQUES	16
I. OUVERTURE D'UN DOSSIER SINISTRE	17
II. INSTRUCTION D'UN DOSSIER SINISTRE	17
III. REGLEMENT ET PAIEMENT D'UN DOSSIER SINISTRE	18
IV. CLOTURE DU DOSSIER SINISTRE.	19
SECTION 3 : LA GESTION DE LA BRANCHE TRANSPORTS	20
I. LE LOGICIEL DE GESTION TRANSPORTS	20
II. LA VALEUR AJOUTEE GRAS SAVOYE CAMEROUN	21
CONTRIBUTIONS ET INSUFFISANCES	23
RECOMMANDATIONS	25
Rapport d'étude et de stage rédigé par Junior DEFO WAFO	58
Stage effectué à Gras Savoye Cameroun	

DEUXIEME PARTIE : ETUDE DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE FACULTES MARITIMES : CAS DU CAMEROUN	1
CHAPITRE 1 : COUVERTURE DES RISQUES ET PRINCIPES GENERAUX DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE FACULTES	28
SECTION 1. LA COUVERTURE DES FACULTES TRANSPORTEES.	28
I. LES RISQUES COUVERTS	28
I.1. LES RISQUES ORDINAIRES	28
I.2. LES RISQUES DE GUERRES, DE GREVES ET ASSIMILES	29
II. LES GARANTIES PROPOSEES	30
II.1. LA GARANTIE « FAP SAUF »	30
II.2. LA GARANTIE « TOUS RISQUES »	30
II.3. LES EXTENSIONS DE GARANTIES	31
SECTION 2. QUELQUES PRINCIPES GENERAUX DE LA TARIFICATION.	31
I. LA MUTUALISATION DES RISQUES	31
II. L'EVALUATION PREVISIONNELLE DES RISQUES.	32
Evaluation du coût de l'assurance.	33
III. L'ETUDE STATISTIQUE DES RISQUES	33
CHAPITRE 2 : LES PRINCIPAUX FACTEURS DETERMINANTS DU TAUX DE PRIME NETTE APPLIQUE PAR LES ASSUREURS FACULTES TRANSPORTEES PAR VOIE MARITIME.	34
SECTION 1. LES CONTRAINTES DE LA TARIFICATION EN ASSURANCE FACULTES MARITIMES.	34
I. LE NAVIRE	35
II. LE VOYAGE ASSURE	36
III. LA NATURE ET L'EMBALLAGE DE LA MARCHANDISE	36
Forme générale de l'équation du taux en fonctions des éléments qui l'influencent :	37
SECTION 2. CAS PRATIQUE : EVALUATION DE LA TARIFICATION ENTRE 2004 ET 2007	38
I. PRESENTATION DES DONNEES	38
II. ANALYSE DES DONNEES	39
Evaluation statistique du taux moyen applicable	42
III. SIMULATION DU DECOMPTE DE LA PRIME	43
Les éléments de réduction	44
SECTION 3. LES PROBLEMES DE LA TARIFICATION.	44
I. UNE POLITIQUE COMMERCIALE	45
II. LA SELECTION DU RISQUE	45
III. LA MAITRISE DU RISQUE	46
IV. UN MODELE DE COTATION	46
CONCLUSION	48
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	50
ANNEXES	51
ANNEXE 1 : FICHE D'IDENTIFICATION DE GSC	51
ANNEXE 2 : ORGANIGRAMME DETAILLE POLE FONCTIONNEL	1
ANNEXE 3 : ORGANIGRAMME DETAILLE POLE OPERATIONNEL	1
ANNEXE 4. POSITION DE NAVIRE N° 29/08	54
ANNEXE 5. EXEMPLAIRE DE LA POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES (MARCHANDISES) GARANTIE « F.A.P. SAUF... »	55
Rapport d'étude et de stage rédigé par Junior DEFO WAFO	59
Stage effectué à Gras Savoye Cameroun	

Etude de la tarification en assurance facultés Maritimes : cas du Cameroun

ANNEXE 6. EXEMPLAIRE DE LA POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR
FACULTES (MARCHANDISES) GARANTIE « TOUS RISQUES » _____ 56

ANNEXE 7. EXEMPLAIRE DE LA POLICE FRANCAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR
FACULTES (MARCHANDISES) DISPOSITIONS SPECIALES AUX POLICES D'ABONNEMENTS
_____ 57