

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE

ANNÉE UNIVERSITAIRE 1974-1975

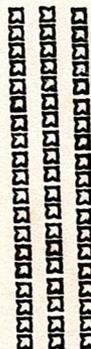
LE MARCHÉ D'ASSURANCES MARITIMES AU DAHOMEY

SON EXPLOITATION ET SES PERSPECTIVES D'AVENIR

MEMOIRE DE STAGE DE FIN
DE PREMIÈRE ANNÉE DE L'I. I. A.

Présenté par :

EGOULETI MONTETCHO



Sous la Direction
du Directeur Général de la SONAR

ALFRED ELEGBE

JUSQU'à-87,7. Cela explique que la CICA ait été préoccupée très tôt par ce problème. Fort heureusement ces résultats ont connu des améliorations, grâce aux recommandations du même Secrétariat Permanent. C'est ainsi qu'on constate que le taux de sinistre aux primes acquises passe pour l'ensemble des pays de la CICA et dans la seule branche maritime, de 75 en 1969 à 74,6 en 1970. L'amélioration est manifeste quant aux primes émises aussi. Pour la branche " Transport " en général les primes émises s'élevaient à 1.082,7 millions de francs CFA en 1966. Or, la branche " Maritime " à elle seule fait ressortir 1.439,8 millions de francs CFA de primes émises en 1969 contre 1.710,19 millions en 1970.

Il nous intéresse de savoir l'importance du marché dahoméen dans la branche maritime, à côté de cet ensemble que constitue la CICA. Quelle est la variation du taux de sinistre dans cette branche ? Comment expliquer cette variation ? Quelles précautions pourrait-on prendre pour limiter davantage ces sinistres ? Quelle législation régit les opérations d'Assurance Maritime au Dahomey ? Autant de questions que nous nous posons et auxquelles nous tenterons d'apporter des éléments de réponse au fil de cette étude.

Pour plus de clarté dans notre exposé, nous adopterons la division classique de l'Assurance Maritime en deux grandes catégories, et présenterons notre travail en deux parties.

Dans une première partie nous étudierons l'Assurance sur corps de navire.

La deuxième partie sera consacrée à l'Assurance sur les facultés.-

*Une introduction
qui ne pose aucun
problème, ni plus
fait étalage d'érudition
que manque de -activité*

Le Transport Maritime, hasardeux et périlleux, a préoccupé depuis l'antiquité, et armateurs et commerçants maritimes. Plusieurs procédés furent inventés, tantôt pour éviter les dommages, tantôt pour opérer un transfert ou un partage des risques.

Aussi, lorsque la technique des assurances fut mise au point, le premier souci des navigateurs fut-il de couvrir les moyens de transport contre les risques de mer ? D'où la naissance de l'assurance sur corps de navire.

Comment se pratique cette catégorie d'assurance au Dahomey, quelle est son importance, quels sont les problèmes y afférents ?

C H A P I T R E - I

NOTION DE CORPS DE NAVIRE ET OBJET DE L'ASSURANCE SUR CORPS

SECTION I - NOTION DE CORPS

Que faut-il entendre par " Corps de Navire " ?

C'est le navire lui-même et son armement. Il s'agit donc de la coque du navire, de sa quille, des accessoires et des victuailles.

Les accessoires se composent du moteur propulsant le navire, de la mâture, de la voilure, des cordages, bref de tout ce qu'on désigne par agrès et apparaux.

SECTION - II - OBJET DE L'Assurance sur Corps

L'Assurance sur corps a pour objet le navire. Elle couvre l'assuré des dommages causés au navire par tous accidents ou fortunes de mer. Son but est de procéder aux répartitions occasionnées par ces accidents, de procéder à des changements de pièces ou d'appareils si cela s'avère nécessaire. Il s'agit au total de remettre le navire endommagé dans un bon état de navigabilité.

Cette assurance peut aussi couvrir la responsabilité civile du propriétaire de navire ou de l'armateur en cas de dommages matériels ou corporels causés à une tierce personne.

C H A P I T R E - II

LEGISLATION EN VIGUEUR - ORIGINALITE DAHOMEENNE

Une opération d'Assurance, vous vous en doutez, se doit d'être réglémentée avec soins. Dans notre Introduction, nous avons

fait état de la loi française N° 67-522 du 3 JUILLET 1967 ; depuis cette date, cette loi a régi les Assurances Maritimes au DAHOMEY. Avant son avènement, les Assurances Maritimes étaient réglementées par le Code de Commerce Français de 1808. Il est d'ailleurs curieux et significatif à la fois, de constater que les rares polices sur corps que comporte le portefeuille dahoméen aient été souscrites sur la base des dispositions générales de l'imprimé du 1er Décembre 1941 mis à jour le 1er JANVIER 1965.

Que les Assurances Maritimes soient régies au DAHOMEY par des lois françaises ne surprend guère, quand on sait que jusqu'au 3 DECEMBRE 1974, elles étaient entre les mains de Sociétés françaises pour la plupart.

Toutefois, le législateur dahoméen n'est pas resté les bras croisés devant l'envergure du transport maritime et les nombreux risques qui l'entourent. C'est ainsi que par Ordonnance N° 70-18 du 25 MARS 1970, il rendait obligatoire " La souscription d'assurance par tout utilisateur de bâtiment de mer à propulsion autonome et interne pour la navigation de commerce et de pêche ". L'obligation frappe également " tout navire de commerce ou de pêche étranger, fréquentant les eaux maritimes dahoméennes ". Cette Ordonnance stipule dans son Article 4 alinéa 1er que " les contrats d'Assurance doivent couvrir la responsabilité civile du souscripteur du contrat,....." ; et l'article 9 de renchérir dans ces termes : " Les contrats d'Assurance doivent obligatoirement comporter une garantie illimitée pour les dommages corporels et matériels causés à autrui par suite des accidents.....".

Il est généralement demandé aux armateurs d'être en possession d'un Certificat de navigabilité du navire. Il s'agit d'une mesure tendant à préserver la sécurité du transport maritime.

Le " Bureau Véritas " fruit de l'imagination féconde du Belge AUGUSTE MOREL, édite depuis 1828, un registre international de classification des navires.

Au Dahomey, obligation est également faite aux assurés de soumettre leurs navires à une visite technique.

L'Article 13 alinéa 3 de l'Ordonnance 70-18 stipule en effet que " le document justificatif d'assurance ne peut être remis à l'assuré que sur présentation d'un Certificat du Centre d'Inspection de la Navigation, précisant que le bâtiment a été soumis depuis moins d'un An à la visite de sécurité de la Direction de la Marine Marchande ". Cette Ordonnance qui traite exclusivement de l'Assurance Maritime sur Corps de navire peut être considérée comme l'un des premiers, sinon le tout premier édifice législatif des Assurances Maritimes au Dahomey.

Prenant de plus en plus conscience de l'importance des échanges par mer, le législateur dahoméen a pris le 14 MARS 197

une Ordonnance N° 74-24 portant Code de Commerce Maritime de la République du Dahomey. Puisqu'il ne saurait avoir commerce Maritime sans Assurance, le Code consacre son Titre VIII aux Assurances Maritimes. Le Chapitre V de ce Titre VIII traite des Assurances sur Corps.

Sans avoir l'intention de faire une critique du nouveau Code, ni de faire une oeuvre de droit comparé, - ce qui sort du cadre de cet exposé -, nous voudrions tout simplement nous permettre de dire que les dispositions du Titre VIII du Code rejoignent dans leurs grandes lignes, certaines dispositions de la Loi française du 3 JUILLET 1967. Le Titre VIII du Code accorde aussi une licence * énorme aux parties contractantes dans son Article 334. Cet Article stipule en effet que " les parties sont libres de régler leur convention d'assurance comme elles l'entendent, notamment en se référant à toutes lois étrangères, à toutes conventions types, ou en créant de nouvelles ". C'est pourquoi nous nous permettons d'affirmer que les dispositions du Chapitre V du Titre VIII de l'Ordonnance 74-24 permettent, autant que le permettait la Loi du 3 JUILLET 1967, de souscrire au Dahomey, toutes sortes d'Assurances Maritimes sur Corps, à savoir assurance au voyage, assurance à temps et de choisir les modes de garanties convenables.

CHAPITRE - III -

ETUDE DU MARCHE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS

SECTION I - Survol du portefeuille " CORPS "

Le portefeuille d'Assurances Maritimes du Dahomey est pauvre en police sur Corps. Les Polices dont nous avons connaissance sont celles souscrites par le Port Autonome de Cotonou pour couvrir des " vedettes " et remorqueurs. La première police qui a pris effet le 12 MARS 1974 couvre respectivement les Vedettes MIKLEDO d'une valeur agréée de 6,5 Millions, LOKAZE d'une valeur agréée de 1,5 Millions, FLETTE d'une valeur agréée de 4,8 Millions et GUESSOU de valeur agréée de 11 Millions. La police prévoit une garantie de 17. 132. 500 FRANCS CFA pour chacune des vedettes en cas de recours des tiers pour les dommages matériels et corporels (Clause XV). Il s'agit d'une Police " à l'année " dont le taux prime est fixé à 4,485 % de la valeur des vedettes, pour les risques ordinaires.

La deuxième police est celle qui couvre le remorqueur AVLEKETE que nous nous permettons d'étudier en détail depuis la proposition de l'assuré jusqu'à la conclusion du contrat, pour permettre au lecteur de suivre les différentes démarches de l'opération.

SECTION II - ETUDE D'UN CAS PRATIQUE : La Police AVLEKETE.

Sous-section 1 - La Proposition

La proposition d'assurance a été faite par une simple lettre envoyée par le Directeur du Port Autonome de Cotonou à l'Agent Général des Assurances Générales de France (A.G.F.).

Sous-section II - Déclaration du risque

Comme dans tout contrat d'assurance, en Assurance Maritime aussi, l'assuré a l'obligation de faire une déclaration exacte du risque à l'assureur. Ainsi, dans sa proposition, le Port Autonome de Cotonou s'est obligé à livrer à l'assureur, les caractéristiques du remorqueur AVLEKETE.

Il s'agit d'un remorqueur de 28,95 Mètres de long sur 7,50 mètres de large, d'un tonnage de 150 Tonneaux et pesant 210 Tonnes. La Coque, en acier, est propulsée par un moteur CREPELLE d'une puissance de 1400 Chevaux. Le déplacement en charge du remorqueur est de 250 Tonnes. Le Port Autonome de Cotonou était également tenu de préciser la destination de son navire et ses limites de navigation. Le futur assuré a déclaré que son navire est destiné à porter de " l'aide à la manoeuvre des navires par remorquage ou poussage, et diverses activités portuaires de liaison ou de lutte contre l'incendie, à l'intérieur du Port et dans sa rade jusqu'à trois (3) Milles en mer au-delà de la passe " ; et le futur assuré d'ajouter que, " occasionnellement, le remorqueur peut être utilisé pour des opérations d'assistance en mer aux navires en détresse à proximité des côtes de la République du Dahomey." Le Port Autonome devait aussi donner des indications sur la composition et la qualité de l'équipage et préciser le mode d'assurance désiré. Le Port Autonome s'est enfin obligé de déclarer la valeur du remorqueur qui s'élève à DEUX CENT TREIZE MILLIONS (213.000.000 F CFA)

Sous-Section : 3 - La Conclusion du contrat

Il importe peut-être de préciser qu'avant la prise en charge des opérations d'Assurances par l'ETAT Dahoméen, la pratique consistait à demander aux Agents Généraux ou particuliers de recueillir des renseignements sur les risques importants et de les transmettre aux sièges des Sociétés qu'ils représentent. C'est alors que le siège pourra, après étude, se faire une idée et une opinion nettes du risque. C'est eu égard à ce sentiment qu'il a du risque que l'assureur propose à son futur assuré, les conditions de garantie, le taux de prime et les modes de paiements, les risques exclus et ceux pouvant être couverts moyennant une surprime.

Ces conditions notifiées au futur assuré par l'intermédiaire de l'Agent sont, bien entendu, susceptibles de négociation.

Lorsqu'il y a entente sur les conditions de garantie une Police signée de toutes les parties au contrat consacre cet accord et sert de preuve.

Dans le cas d'AVLEKETE, il n'y a pas eu de police, mais il a été délivré une " Note de couverture ". La Note de couverture prenait effet le 15 NOVEMBRE 1974 et couvrait AVLEKETE en " Tous Risques " sur Corps, Moteurs et Dépendances jusqu'au 31 DECEMBRE 1974. Le taux de prime y était fixé à 4 % sur la valeur du remorqueur. La prime pour l'exercice 1974 s'élevait à 1. 176. 062 FRANCS CFA, toutes taxes comprises.

Il n'est pas superflu de mentionner qu'à l'époque, compte tenu de l'importance du risque, il avait été réparti entre les anciennes Agences des Sociétés étrangères opérant au Dahomey chacune agissant comme Coassureurs, la Compagnie apéritrice étant les Assurances Générales de France (A.G.F.) avec une part de 35 %.

A l'avènement de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance (SONAR), le risque AVLEKETE a été remis en cause pour des raisons qui nous échappent. Toujours est-il que de nouvelles négociations ont été entamées et n'ont abouti que très récemment par l'établissement d'une nouvelle note de couverture prenant effet le 19 JUIN 1975 et couvrant AVLEKETE jusqu'au 31 DECEMBRE de la même année. Cette note de couverture, couvre le navire dans les mêmes conditions que la première, avec les mêmes exclusions de risques de guerre, d'émeute, de soulèvement populaire, de grève ou de risques assimilés. La prime calculée " Ad Valorem " est par contre fixée au taux de 3 % l'An de la valeur du remorqueur. La prime afférente à l'exercice 1975 s'élève à 3. 557. 396 FRANCS CFA.

C H A P I T R E - I V

PROBLEMES LIES AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE CORPS AU DAHOMEY

PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT

L'Assurance sur corps de navire n'est pas développée au Dahomey disions-nous plus haut; il est d'ailleurs plus honnête de dire qu'elle était inexistante, puisque le premier contrat à notre connaissance ne date que du 12 MARS 1974.

On pourrait quand même penser que l'entrée en vigueur de l'Ordonnance N° 70-18 donnerait un coup de fouet à cette catégorie d'Assurance. Il n'en est rien en fait et pour cause. En effet, cette Ordonnance ne peut avoir d'incidence sur l'essor de l'Assurance Corps que si le Dahomey dispose d'une flotte de commerce ou de bateaux de pêche.

S'il est indubitable que pendant longtemps, le Dahomey n'avait pas de Compagnie de Navigation Maritime, et que partant il ne possédait pas une flotte de commerce, quid des navires de pêche qui fréquentaient et fréquentent encore, nos eaux territoriales très poissonneuses?

La liste des armements basés à COTONOU que nous avons consultée à la Direction de la Marine Marchande nous a permis de constater que Six (6) crevettiers et Neuf (9) chalutiers fréquentaient permanentement nos côtes. Nous avons pu constater aussi, non sans amertume, que tous ces navires battent le pavillon étranger et que leurs gérants domiciliés à COTONOU ou à PORTO-NOVO, qu'ils soient des personnes physiques ou morales, étaient pour la plupart, de simples consignataires. Il était donc loisible aux armateurs ou propriétaires de ces navires, de les assurer où ils voulaient et particulièrement dans leurs pays d'origine.

Cependant, il n'y a pas de bouchon pour l'essor de l'Assurance sur Corps au Dahomey. Les récentes créations de la Compagnie Dahoméenne de Navigation Maritime (CODANAM) et la Société Dahoméenne d'Armement et de Pêche (SODAPECHE) nous confirment dans cette idée.

La CODANAM, Compagnie aux Capitaux algériens et dahoméenne créée par l'Ordonnance N° 74-50 du 31 JUILLET 1974 " mène ses activités sur deux fronts : l'Armement et la Consignation " lisons-nous dans les lignes du N° 1 de EHUZU du Vendredi 24 OCTOBRE 1975. Ses activités se limitent à l'affrètement pour le moment ; à ce titre, elle a déjà accueilli deux navires : le premier, baptisé "TINHINAM " accueilli en Juin dernier fait partie de la flotte de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation (CNAN), le second "AGNES DANIA " reçu le 16 OCTOBRE 1975 a été affrété auprès d'une Compagnie Danoise.

En attendant de pouvoir disposer de navires battant pavillon dahoméen, la CODANAM, peut déjà contribuer à un développement de l'Assurance sur Corps, en tant qu'armateur.

Quant à la SODAPECHE, dont les activités n'ont pas démarré au moment où nous écrivons ce mémoire, nous pensons qu'il s'agit pour elle, d'une nécessité impérieuse, de se pourvoir de Chalutiers et de crevettiers, car il ne saurait avoir pêche maritime sans navires de pêche. L'un des objectifs qui lui ont été assignés est d'ailleurs la constitution et l'exploitation d'une flottille de pêche. Sa dotation en navires sera, à n'en pas douter salubre à l'essor de l'assurance sur Corps au DAHOMEY.

La faiblesse actuelle de l'Assurance sur Corps sur laquelle nous avons mis un accent particulier et que nous espérons voir pallier dans un proche avenir, est en partie compensée par l'importance relative de l'Assurance sur facultés qui sera l'objet de la deuxième partie de notre exposé.

D E U X I E M E **P** A R T I E

L' A S S U R A N C E **M** A R I T I M E **T** U R **F** A C U L T E S

tres ; les conditions d'arrimage des facultés, leur manipulation, dans les cales, le chargement des facultés dans les containers et l'embarquement de ces derniers sont autant d'opérations maritimes délicates qui peuvent engendrer d'importants dégâts. Est-il besoin de mentionner l'incurie de l'équipage, les conditions de température et de pression auxquelles doivent être maintenues certaines facultés comme les huiles végétales qui influent sur l'importance des dommages ? Pourquoi ne pas signaler les risques de piraterie, de guerre ou de sabotage qui obsèdent les armateurs et les commerçants maritimes ? Cette brève énumération nous permet de percevoir la diversité des aléas qui entourent le transport maritime et l'incertitude qu'une faculté embarquée dans un navire, soit livrée saine et sauve à son réceptionnaire. Or, le premier souci de l'exportateur /de l'importateur est de pouvoir livrer à ses clients ou de prendre livraison des objets dans un parfait état. C'est pour combler ce vœu des uns et des autres que l'Assurance Maritime intervient désormais comme un auxiliaire actif du commerce international.

Le moins qu'on puisse dire est que l'Assurance a si bien joué ce rôle qu'elle a fini par s'imposer aux importateurs et exportateurs dahoméens soucieux de préserver la sécurité de leurs affaires.

SECTION 111 : LA REGLEMENTATION EN MATIERE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES.-

Les Assurances Maritimes, pour bien remplir cette mission avaient besoin d'un support législatif. Ce support fut fourni dans un premier temps par le code de commerce français de 1808 comme nous avons eu à le mentionner déjà, et depuis 1967 par la loi française N° 67-522 du 3 juillet 1967. Il va de soi que les polices renferment les conditions générales de l'Assurance sur facultés sont les copies de l'imprimé du 10 Août 1968. Il est d'ailleurs symptomatique de lire encore sur certaines polices les enseignes des A.G.F. du G.F.A. ou de l'U.A.P.

Cependant le législateur dahoméen, dans l'ordonnance 74-24 que nous avons citée dans la première partie, a songé à une actualisation et à une adaptation de la réglementation en matière d'Assurances Maritimes en général. aux réalités socio-économiques de notre pays. Ainsi, le chapitre VI du titre VIII de cette ordonnance édicte les règles qui doivent désor-

d'expéditions prévues sont connus et déclarés d'avance à l'assureur. Cette forme de police peut convenir à certains particuliers ayant des stocks importants de produits. Il est en effet beaucoup plus simple à ceux-là disposant d'un certain stock dont ils connaissent la valeur, de l'assurer globalement que d'avoir à souscrire une police "au voyage" à chaque expédition. Le souscripteur de cette police s'engage à tenir l'assureur au courant de chaque expédition, de la nature des objets transportés et de leur valeur. Cette police convient également aux sociétés étrangères qui s'installent au Dahomey et qui doivent importer du matériel de travail.

SECTION III : LA POLICE D'ABONNEMENT OU POLICE FLOTTANTE

Sous-section 1 : La police d'abonnement proprement dite - Sa particularité

Elle est conclue d'avance pour des expéditions qui auront lieu ultérieurement et pour une période déterminée. Ni le nombre d'expéditions ni leur valeur totale ne sont connues d'avance, mais la police fixe la nature des facultés et l'étendue géographique de la garantie. Par cette police, l'assuré est automatiquement couvert pour toutes ses expéditions, sans avoir à aviser son assureur au préalable, sauf s'il désire que soit émis un certificat d'assurance. L'assuré s'oblige toutefois, à porter toutes ses expéditions à la connaissance de l'assureur par des "déclarations d'aliment" dans un délai convenu dans la police. La déclaration d'aliment qui vient s'appliquer à la police doit mentionner la nature des facultés, le nombre de colis, leur poids, leur valeur. Il importe de préciser, comme l'a fait l'autre dans le "livret Guide de l'Assurance Transport" que : " la déclaration d'aliment ne fait pas naître l'engagement des assureurs; mais plutôt vient régulariser cet engagement qui lui est préexistant".

Le contrat d'assurance en général est un contrat de bonne foi ; mais la police d'abonnement comme on le constate fait encore beaucoup plus appel à la fidélité de l'assuré qui doit affecter toutes ses expéditions à la police souscrite. Bon nombre des sociétés commerciales exerçant au Dahomey ont opté pour ce type de police. C'est le cas de la SNAHDA de l'ICODA de la SGACI de la SOCAD et de la SODAPAR pour ne citer que celles-là.

Précisons que la police d'abonnement, compte tenu de sa particularité et de l'engagement lourd de conséquences des assureurs, impose aux parties de s'entendre sur un capital maximum par expédition et par navire

C'est ce qu'on appelle le "plein" que l'assuré s'oblige à respecter. Cela veut dire que le montant total des facultés par navire et par expédition ne doit pas excéder la valeur convenue d'avance entre les parties, étant entendu que l'assureur ne peut être tenu au-delà de cette valeur. Ce plein est négociable et varie d'un assuré à un autre ; c'est ainsi qu'il est de cinquante millions pour l'ICODA et la SODAPAR, de deux millions pour la SODAIC et de quatre cents millions pour la SNAHDA.

Sous-section 11 : La police "Tiers chargeur"

Il existe une forme particulière de police d'abonnement, c'est la police dite "tiers chargeur". Elle répond aux besoins des compagnies de navigation maritime, des commissaires de transport, des transitaires et des consignataires de facultés que leurs clients leur demandent d'assurer avant leur transport. La particularité de cette police réside dans le fait que l'assurance n'est pas automatique ; en effet l'automatisme de la police d'abonnement est dans l'obligation qui incombe à l'assuré d'affecter toutes ses expéditions à cette police. Or dans le cas de la police "tiers chargeur" ; l'assuré ne peut déclarer à son assureur que les facultés que ses clients lui ont demandé d'assurer. La police de la CODANAM qui a pris effet le 1er Mai 1975 est le type de police "tiers chargeur".

SECTION IV : AUTRES PIÈCES DU DOSSIER D'ASSURANCE SUR FACULTÉS

L'assureur a l'obligation de délivrer à l'assuré un certificat d'Assurance indiquant les conditions de garantie. Dans le cas des polices d'abonnement l'assureur établit un avenant de banque ou avenant documentaire en cinq (5) exemplaires. L'avenant de banque est un extrait de la police dont trois exemplaires sont remis à l'assuré. Des trois exemplaires, un seul reconnu comme étant l'original accompagne la marchandise.

┌ H A P I T R E 111

LES DIFFERENTS MODES D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS

-;-;-;-:-:-:-:-:-

Quel que soit le type de police, l'assuré a la faculté de couvrir ses objets selon le mode d'assurance à sa convenance. Deux modes principaux d'Assurance Maritime sur facultés sont pratiqués au Dahomey ; le mode F.A.P. sauf et le mode Tous Risques.

SECTION 1 : LE MODE F.A.P. SAUF - Franc d'avaries particulières Sauf - met à la charge de l'assureur, les pertes et avaries résultant d'évènements énumérés dans les conditions générales. Cette énumération, limitative, délimite le champ de couverture si on peut ainsi dire, des facultés.

SECTION 11 : LE MODE "TOUS RISQUES" ne couvre pas l'assuré contre tous les risques. Il indique tout simplement que les facultés sont couvertes contre les pertes et avaries provenant d'accidents ou de fortunes de mer en général ou d'évènements de force majeur.

Le choix du mode d'assurance ne dépend pas seulement du désir de l'assuré mais aussi de la nature des facultés et des conditions de transport. Cependant il est toujours loisible aux parties d'adapter l'étendue de la garantie aux besoins particuliers de l'assuré dans les clauses des conditions particulières.-

H A P I T R E IV

LA PRIME

--:--:--:--:--:--:--

La contrepartie de la couverture des risques que promet l'assureur est bien entendu le paiement de la prime par l'assuré. Comment se calcule cette prime en Assurance Maritime sur facultés ?

SECTION 1 : SON MODE DE CALCUL

Comme dans le cas de l'Assurance Maritime sur corps de navire, le décompte de la prime ici aussi se fait "ad valorem". Il n'y a donc pas un barème établi d'avance

Sous-section 1 : La valeur en risque

Ce mode de calcul pose évidemment le problème de la valeur en risque ou valeur d'assurance. Comment la déterminer et qui doit le faire ? C'est en principe à l'assuré qu'il incombe de fixer la valeur de sa marchandise. Nous allons envisager deux cas : celui de l'exportateur et celui de l'importateur.

Dans le cas de l'exportateur, l'assurance n'intervient que quand il s'agit d'une vente C.A.F. (Coût, Assurance, Fret) ou C.I.F. (Cost, Insurance, Freight). Cette vente impose à l'exportateur d'adhérer

de s'assurer pour la valeur de la marchandise y compris les frais de transport. Nous nous permettons ici d'attirer l'attention sur l'intérêt de la vente C.A.F. pour l'exportateur dahoméen ; cette vente rend en effet, son produit plus compétitif sur le marché mondial et pallie l'évasion des devises.

L'importateur dahoméen qui fait de l'achat FOB (Free on board ou livré à bord) a intérêt à s'assurer pour la valeur de la facture des marchandises, y compris les frais de transport et les droits de douanes.

En tout état de cause l'assuré ne doit pas perdre de vue que l'Assurance Maritime sur facultés est une assurance de choses qui obéit au principe indemnitaire. Il a intérêt à faire une déclaration exacte de la valeur en risque car l'assurance ne saurait constituer pour lui une source d'enrichissement.

Sous-section 11 : Le taux de la prime

a) Négociation Le problème le plus important c'est la fixation du taux de prime. Généralement, pour les risques ordinaires, ce taux est librement débattu entre l'assuré et l'assureur ou entre le courtier-juré qui est le mandataire de l'assuré et l'assureur. Disons en passant que le courtier-juré est un officier ministériel qui apporte aux assureurs les affaires d'assurance Maritime et agit au nom et pour le compte des assurés. Avant la prise en charge des assurances par l'Etat Dahoméen, les problèmes d'assurance de certaines sociétés commerciales dahoméennes ayant des représentations en France étaient résolus par ces dernières. C'est le cas de la SNAHDA dont le marché a été apporté aux assureurs par un courtier-juré sis à Paris ; ce cas n'est pas unique du reste.

b) Facteurs déterminant le taux de prime et la nécessité d'une surprime

Pour fixer le taux de la prime, l'assureur considère la nature de la marchandise à transporter, son poids, son encombrement, son emballage. Il considère aussi le mode d'assurance choisi et l'étendue géographique de la garantie. Dans le cas des polices au voyage ou "à alimenter", l'assureur tient compte du navire utilisé pour le transport, de son âge, de sa statistique. La prime est parfois assortie de surprime ; il en est ainsi pour les facultés chargées en pontée parce qu'elles sont beaucoup plus exposées aux risques que les autres. Les anciennes sociétés avaient aussi

coutume de prélever une surprime dite surprime C.O.A. (côte ouest africaine) sur les facultés assurées en "Tous Risques". L'argument servi pour justifier cette surprime était que dix ans plus tôt, les côtes occidentales d'Afrique ne disposaient pas de ports et que les opérations maritimes le long de ces côtes donnaient lieu à beaucoup d'avaries. Cette pratique subsiste malgré les constructions de ports en plusieurs points de cette côte et particulièrement à Cotonou, parce que les statistiques sont restées mauvaises. La surprime COA est appliquée à partir du moment où pour un assuré donné le taux de sinistre à prime dépasse 60%.

Le taux de prime pour le risque de Mine et guerre, qui est comme le vol un risque exclu mais pouvant faire l'objet de convention spéciale moyennant surprime, est fixé par le Ministère de l'économie et des finances à 0,030 %.

c) Les autres composantes de la prime

A la prime pure de risque s'ajoutent les chargements ~~+~~ chargement de gestion étalée, chargement d'acquisition - que les praticiens appellent ici, par abus de langage, coût de police, et les taxes d'enregistrement. Le coût de police, pour employer l'expression du milieu, est passé successivement de cinq cents (500 F.° CFA à mille francs puis à deux mille francs CFA. Mentionnons, pour lever toute équivoque, que pour les polices d'abonnement, l'établissement d'un avenant de banque donne droit au coût de police. La taxe perçue par les assureurs et versée ensuite au fisc était de 3,5 % de la prime nette pour la branche Maritime. Ce taux a été porté de 7 % de la prime nette par ordonnance 70-53 du 31 décembre 1970 dans l'article 622 (nouveau), sauf pour l'ICODA qui bénéficie d'un code d'investissement particulier.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution des primes émises et des primes acquises en Assurance Maritime sur facultés au cours des six dernières années. Il fait ressortir aussi la prime acquise aux réassureurs et la variation du taux de cession moyen.

(Chiffres en millions de francs CFA.)

	E X E R C I C E S					
	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Primes émises nettes de toutes annulations (I)	30	26,5	41	37,16	37,41	33,30
Primes acquises (11)	29,3	27,1	41	37,16	37,46	33,23
Primes acquises aux Réassureurs (111)	-	15,9	20,5	20,68	19,9	22,45
Taux de cession moyen en % = $100 \times \frac{(III)}{(II)}$	-	58,67	50	55,65	53,12	61,40

SECTION II: LE PAIEMENT DE LA PRIME

Le mode de paiement de la prime varie selon le type de police. Pour les polices "au voyage", la prime est exigible dès l'instant où l'acte d'Assurance est établi. Dans le cas des polices d'abonnement, les parties définissent dans la police le mode de paiement. Généralement les clauses stipulent que les paiements doivent se faire à la fin de chaque mois. Dans tous les cas, l'entrée en vigueur du contrat n'est pas subordonnée au paiement de la prime.

Avant la prise en charge, les paiements s'effectuaient indifféremment en francs CFA ou en devises étrangères. Ainsi la plupart des paiements de la SNAHDA se faisaient selon les devises qui ont servi à négocier le contrat de vente. Ces devises étaient encaissées par les sièges des agences d'assurance opérant jadis au Dahomey, par l'intermédiaire du comité central des Assureurs Maritimes de France.

Il est actuellement demandé aux assurés d'effectuer leurs paiements sur place en francs CFA. Cette mesure prise pour résoudre le problème de défaut de représentants de la SONAR à l'étranger a aussi un aspect

économique avantageux en ce sens qu'elle peut éviter que les primes connaissent les fluctuations régulières des devises.

SECTION 111 : LES CESSIONS EN REASSURANCE

Le tableau précédent nous a montré que plus de la moitié des primes acquises fuit notre pays par le seul biais de la réassurance.

La situation est-elle meilleure avec la SONAR ? A postériori, nous répondrons à cette question précise par la négative. En effet, aux termes des traités de réassurance en quote-part, signé entre la SONAR d'une part et un groupe de trois réassureurs d'autre part, à savoir la SCOR (Société Commerciale de Réassurance) la Suisse-de-Ré (Compagnie Suisse de Réassurance) et la CCR (Caisse Centrale de Réassurance d'Algérie), la SONAR leur cède 80 % des risques qu'elle a pris en charge dans la branche transport. La SCOR qui est le leader se taille la part du lion avec 60 %. Les pleins de souscription prévus par le traité, sont de 50.000.000. CFA par navire pour l'assurance sur corps ; pour l'assurance sur facultés, ces pleins sont de 100.000.000 par police et de 200.000.000 par navire, étant entendu que la SONAR a la faculté de réassurer les excédents des risques dépassant ces pleins en facultatif. Ce pourcentage de cession pourrait faire dresser les cheveux sur la tête du lecteur avisé ; sa réaction nous paraît fondée. Pourquoi donc cet état de chose ?

Le lecteur n'est pas sans savoir que la SONAR à le monopole du marché d'Assurances et que elle seule prend en charge tous les risques, alors qu'avant le 3 décembre 1974 la plupart des risques Maritimes étaient répartis entre les différentes agences qui intervenaient comme coassureurs. La coassurance n'étant plus possible la SONAR avec des possibilités financières faibles (du moins à l'heure où nous écrivons) ne peut que se décharger sur d'autres sociétés financièrement mieux assises. Toutefois, si nous prenons la prudence des autorités de la SONAR dont la capacité de conservation est très limitée, nous ne pouvons taire nos inquiétudes de voir cette société pratiquer de simples opérations de courtage. Les taux de commission qui sont actuellement de 21 % pour les risques sur corps et de 31 % pour les risques ordinaires sur facultés ne nous apaisent pas suffisamment.

(Office Dahoméen de Manutentions Portuaires) dispose~~nt~~ d'agents d'avaries qui constatent avec le capitaine du navire, l'état des facultés à leur débarquement, et font signer par ce dernier (Capitaine) un certificat attestant que les objets ont subi un certain dommage ; tout ceci, avant même que le réceptionnaire prenne livraison des colis. En tout état de cause, le constat d'avaries doit être contradictoire, c'est-à-dire que toutes les parties doivent y être représentées, pour que les conclusions leurs soient opposables. Le recours à un expert ne s'avère nécessaire que pour des cas faisant appel à une certaine connaissance technique.

- L'assuré a le devoir de prendre les dispositions utiles pour limiter les dommages ; ces précautions doivent être prises à l'embarquement comme au débarquement. La SNAHDA, avant de charger ses huiles dans les tanks doit faire constater l'état des tanks par un expert maritime.

- L'assuré doit aussi veiller à la conservation des droits de recours contre les tiers responsables. A cet effet, il a l'obligation de faire les réserves nécessaires aux tiers de façon à permettre à l'assureur de les poursuivre le moment venu.

- L'assuré doit également pouvoir justifier que l'expédition a été effectuée. Pour ce faire, il est conseillé aux assurés d'effectuer leurs expéditions "Sous connaissance", le connaissance étant un titre émanant du transporteur maritime ou de son représentant ou du capitaine du navire, et délivré à l'expéditeur. Ce titre certifie la réalité des expéditions et représente la faculté.

Pour nous résumer, disons que toute demande d'indemnisation, pour être recevable, doit être faite dans le délai fixé dans la police et assortie d'un dossier comprenant :

- Un exemplaire original de la police ou de l'avenant de banque.
- Un exemplaire original du connaissance.
- Un certificat d'avaries ou un rapport d'expertise.
- Une facture originale des facultés.
- Une facture des manquants (en cas de perte)
- Un procès-verbal de jaugeage (pour les liquides)

- Un procès-verbal de poids (pour certaines facultés)
- Une copie de la lettre de réserves.-

Sous-section 3 : Le règlement d'avarie.-

La pratique antérieure à la SONAR consistait à envoyer la photocopie de chacune des pièces du dossier au siège des sociétés à Paris. Le siège après étude, juge de l'opportunité de prendre les avaries en charge ou non. Dans le cas où les avaries proviennent de risques couverts, le siège envoie une dépêche à son agent qui procède au règlement proprement dit.

Notons que pour des raisons d'ordre commercial, il est parfois procédé au règlement sans exiger toutes les pièces mentionnées plus haut. Très souvent les réserves ne sont pas faites à temps pour permettre aux assureurs d'exercer leur droit de recours contre les responsables. Beaucoup d'avaries se produisent lors des manutentions et devraient être supportées par les organismes responsables plutôt que par les assureurs. Une étude de la CICA reconnaît d'ailleurs que la plupart des avaries maritimes surviennent pendant les opérations portuaires, pendant les séjours dans les entrepôts. C'est ainsi qu'au port de Cotonou, l'ODAMAP ne dispose pas encore d'entrepôts spéciaux pour certaines denrées périssables et que le risque de mouillure des marchandises par l'eau de pluie est toujours préoccupant.

Le tableau suivant permettra au lecteur de suivre l'évolution des sinistres réglés de 1968 à 1971, l'évolution des charges de sinistres et la part des réassureurs dans cette charge. Il nous montre aussi la variation du taux de sinistres à primes et le pourcentage de la charge des réassureurs par rapport à la charge totale de sinistres.

Nous avons limité notre étude à ces quatre années compte tenu de la lenteur des règlements de sinistres surtout en Assurance Maritime où les déclarations se font tardivement. Nous pouvons tout de même indiquer qu'au titre des exercices 1972 et 1973, les sinistres réglés s'élèvent déjà à 9,4 millions pour le premier et à 17,45 millions pour le second.

(Chiffres en millions CFA.)

E X E R C I C E S				
	1968	1969	1970	1971
Sinistres réglés (1)	4,9	6,9	8,6	9,11
Charge totale de sinistres (2)	7,5	11,6	19,3	18,71
Part des réassureurs dans la charge (3)	-	10,8	12,7	15,5
Taux de sinistres à primes (4) en %	25,16	42,6	47,2	50,34
$100 \times \frac{(3)}{(2)}$: % de la part des réassureurs dans la charge	-	93,1	65,8	82,84

Le tableau ci-dessus nous montre que le taux de sinistres à primes progresse curieusement de 25,16 en 1968 à 50,34 en 1971. Comment expliquer ce phénomène ? Le risque maritime s'aggraverait-il d'une année à l'autre ? Nous pensons, pour notre part, que cela est dû d'une part au fait que le port de Cotonou ne disposait pas d'infrastructure adéquate et que les recours n'étaient/exercés par les assureurs, puis d'autre part au fait que les taux de prime sont restés stationnaires pendant des dizaines d'années.

Le tableau nous montre aussi que le pourcentage des parts des réassureurs dans la charge est supérieur au taux de cession moyen que nous avons mis en relief dans le premier tableau. Cette disparité peut s'expliquer par le type de traité de réassurance conclu par chaque société et par la récupération des commissions de réassurance par les assureurs. Tous ces éléments nous font malheureusement défaut

SECTION 2 : AUTRES CHARGES ET PRODUITS

Le lecteur nous en voudrait-il de lui offrir l'occasion d'appré-

.../...

hender le montant des commissions et des frais généraux qu'engendrent les opérations d'Assurances Maritimes au Dahomey, et les produits financiers qu'elles procurent ? En effet, l'analyse comptable d'un exercice ne tient pas seulement compte des primes acquises et des charges de sinistres, mais aussi des éléments que le tableau ci-dessous met en lumière.

(Chiffres en millions CFA.)

	E X E R C I C E S					
	1968	1969	1970	1971	1972	1973
Produits financiers	-	1,0	0,6	0,85	0,76	0,44
Commissions	7,1	4,7	7,5	6,6	6,77	7,4
Frais généraux	3,0	2,6	3,5	3,45	3,02	2,64
Taux de commissions aux primes émises en %	23,7	17,8	18,2	17,76	18,12	22,23
Taux de frais généraux aux primes émises en %	10	9,9	8,6	9,28	8,07	7,93

Ce tableau met en relief l'importance des commissions qui, pour certains exercices approchent le montant des charges de sinistres. On est par contre choqué par la faiblesse des produits financiers.

Le lecteur pourra consulter en annexe, le graphique (I) qui retrace les primes acquises totales et les primes acquises aux réassureurs, le graphique (II) qui représente les charges de sinistres et la part des réassureurs dans ces charges, enfin le graphique (III) qui est la représentation des produits financiers, des commissions et des frais généraux.-

C H A P I T R E - VI

ETUDE D'UN CAS PRATIQUE : LA POLICE DE LA SNAHDA-

S'il nous était demandé, pour illustrer tout ce que nous avons dit jusqu'ici, l'étude d'un cas pratique de police sur facultés, nous choisirions volontiers la Police d'abonnement de la Société Nationale des Huileries du Dahomey (SNAHDA. Il s'agit d'une vieille police souscrite depuis le 15 AVRIL 1962. Elle est souscrite en " Tous Risques " pour le transport des huiles de palme en vrac, des tourteaux en vrac, des palmistes et des tourteaux en sacs, de COTONOU à tous les Ports d'Europe Occidentale et de la Côte Atlantique des U. S. A. (les Etats Unis d'Amérique). Le taux de la prime était à l'origine fixé à 0,50 % pour les huiles en vrac, à 0,70 % pour les tourteaux en vrac, et à 0,60 % pour les palmistes et tourteaux en sacs. Une franchise de 0,50 % était prévue par la police pour les avaries des huiles, les pertes de quantité dues à une rupture de canalisation garantie étant réglée sans franchise. Une franchise de 1 % est prévue pour les freintes de route dans le cas des tourteaux en vrac.

Les assureurs participent à raison de 50 % de leur montant, aux frais de surveillance exposés par l'assuré pour le contrôle des quantités chargées à COTONOU.

Au départ, le plein par navire et par expédition était fixé à DEUX CENT CINQUANTE MILLIONS DE FRANCS CFA (250. 000. 000 F CFA). Le risque de la SNAHDA était réparti entre six coassureurs. Les A. G. F avec une part de 35 % étaient la Compagnie apéritrice.

En Juin 1973, une entrevue entre la Compagnie apéritrice et le Directeur Commercial et Financier de la SNAHDA aboutit à une réduction du taux de la prime fixé désormais à 0,425 % pour les huiles en vrac et à 0,60 % pour les tourteaux et palmistes en sacs. A l'issue d'une autre négociation, le plein par expédition et par navire fut porté à QUATRE CENT MILLIONS (400. 000. 000 F CFA) depuis le 15 AOUT 1974, à cause de l'augmentation des prix et de la tendance de la SNAHDA à regrouper ses lots sur un même navire. Le tableau ci-dessous, établi sur la base des renseignements obtenus du Chef du Service Commercial de la SNAHDA, permettra au lecteur de juger lui-même du bien-fondé de la réduction tarifaire intervenue.

Remarquons que les exercices de la SNAHDA vont du 1er JUILLET d'une année au 30 JUIN de l'année suivante.

	Primes versées	Montant des Avaries	Taux de Sinistre à Prime
EXERCICES	71 - 72	18. 707. 232	14, 9
	72 - 73	15. 153. 684	34, 83
	73 - 74	17. 213. 685	18, 52
	74 - 75	27. 571. 278	

Le calcul des taux de sinistres à primes, en considérant les

primes versées nettes de taxes donne respectivement 16,02, 37,45 et 19,9.

La SNAHDA est avec la SGACI et l'ICODA (Industrie Cotonnière du Dahomey) les trois grands assurés qui émettent près de 50 % des primes réalisées en Assurance Maritime sur facultés au Dahomey.

Il s'ensuit que, si pour une raison ou une autre, les activités de ces Sociétés sont perturbées, le montant des primes s'en ressent absolument. C'est le cas par exemple pour l'exercice 1973. Le graphique (I) indique en effet que les primes émises sont passées de 37,46 Millions en 1972 à 33,30 Millions en 1973. De même, le tableau ci-dessus montre que les primes versées par la SNAHDA sont passées de 18,7 Millions pour l'exercice 71-72 à 15,15 Millions pour l'exercice 72-73. Le Chef du Service Commercial de la SNAHDA nous explique que cette chute du montant des primes est concomitante à une baisse de la production.

Le tableau indique le montant des avaries réglées à la SNAHDA. Ces avaries sont réglées à COTONOU directement à la SNAHDA après réception des dispaches des sièges des Sociétés mères. La SNAHDA procède alors à son tour au dédommagement de son client qui a subi le préjudice.

Le tableau ne fait pas ressortir le montant des avaries réglées au titre de l'exercice 74-75. A cela deux raisons : la première est qu'il est trop tôt pour connaître le montant effectif des avaries d'un exercice qui vient à peine d'être clos ; la deuxième raison est que, en raison d'un litige qui oppose l'ETAT aux anciennes Sociétés étrangères, beaucoup de dossiers sinistres sont en souffrance dans les Agences de la SONAR. En effet l'Article 2 de l'Ordonnance 74-85 stipule que " Pour compter du 31 DECEMBRE 1974 est transférée à l'ETAT, la propriété des portefeuilles

d'affaire de toutes catégories, des biens, parts, actions, droits et intérêts de toute nature qui composent au Dahomey, le patrimoine de toutes les Sociétés d'Assurances et de leurs Agences qui opèrent sur toute l'étendue du Territoire National ". Le problème se pose donc de savoir, qui de la SONAR ou des anciennes Sociétés, règlera les sinistres survenus ou déclarés postérieurement à la nationalisation et pour lesquels les primes ont été encaissées antérieurement. La commission Ad'Hoc instituée par le décret N° 74-363 du 30 DECEMBRE 1974 se charge de résoudre ce problème délicat.

Etant entendu que ce qui est valable pour la SNAHDA, l'est pour les autres assurés, cette étude permettra au lecteur de subodorer les nombreux problèmes qui se posent en Assurance en général et le désarroi des assurés devant cet état de choses.

Quant à l'Assurance Maritime sur facultés, que lui réserve l'avenir ?

C H A P I T R E - VII

PERSPECTIVES D' AVENIR

Le tableau ci-dessous nous montre que la branche Maritime par rapport au Transport en général, a progressé de 67,16 % en 1969 à 91,62 en 1971 avant de connaître une décroissance jusqu'à 86,16 % en 1973.

ANNEES	Primes émises dans la branche TRANSPORT	Primes émises en I A R D	% Transport Maritime par rapport à la branche TRANSPORT	% Transport Maritime par rapport IARD au total
1969	39. 463. 172	300. 240. 330	67, 16 %	8, 83 %
1970	49. 765. 850	332. 432. 066	82, 4 %	12, 33 %
1971	40. 564. 375	409. 953. 572	91, 62 %	9, 06 %
1972	42. 479. 591	441. 912. 747	88, 1 %	8, 46 %
1973	38. 654. 137	478. 383. 916	86, 16 %	6, 64 %

Cette décroissance persistera-elle ? Nous pensons que non ; le montant total des primes acquises en Assurance sur facultés que nous avons schématisé par une représentation architecturale en annexe de cet opuscule, connaîtra une croissance certaine dans un avenir bien proche. Le fait que la SNAHDA ait déboursé 27,57 Millions de Francs au titre des primes de l'exercice 1974-1975 est déjà un bon présage. Et il y a mieux. Les mutations qui interviennent actuellement dans les opérations de transit et de consignation à savoir l'institution au profit de l'ETAT du monopole des Opérations de consignation par Ordonnance N° 75-31 du 24 JUIN 1975, la création de L'Union Dahoméenne de Transit et de Consignation (UDATRAC) dans laquelle l'Etat a 49 % du Capital Social et dont les Statuts ont été approuvés par Decret N° 75-136 du 24 JUIN 1975, la création de la Société Nationale de Transit et de Consignation (SONATRAC) par Ordonnance 73-35 du 17 AVRIL 1973 dont les statuts ont été approuvés par

Ordonnance N° 75-34 du 24 Juin 1975, autorisent d'espérer des jours meilleurs. En effet, la probabilité que ces jeunes Sociétés souscrivent des polices " à alimenter " est presque certaine.

La CODANAM qui a déjà reçu deux navires pourra commercer par alimenter sa police " Tiers chargeur ".

Nous nourrissons aussi l'espoir que l'Industrie Dahoméenne de Textile (IDATEX) qui vient d'être inaugurée et qui exportera 95 % de sa production vers les Pays d'Europe, souscrive une police d'abonnement avec la SONAR. Quand on sait que la production envisagée en pleine marche de cette unité industrielle est évaluée à plus de 15 Millions de vêtements de travail, de sous-vêtements et de serviettes éponge, en comprendra que notre espoir n'est pas vain.

Nous pouvons nous permettre de compter sur la Société Dahoméenne de parfumerie (SODAPAR) pour affecter toutes ses expéditions à une police d'abonnement déjà souscrite, dès que ces activités démareront.

Les sociétés d'Etat créées à l'issue du Conseil extraordinaire des Ministres du jeudi 12 Septembre à savoir la Société Dahoméenne d'Armement et de Pêche qui a pour objet, entre autre, l'importation et l'exportation des produits de pêche frais ou transformés, de la Société Dahoméenne de matériaux de Construction (SODAMAC) qui s'occupera entre autres de l'importation, de la production et de la distribution des matériaux de construction et autres matériaux connexes, celle enfin de la Société Nationale d'équipement qui se chargera de l'importation et de la distribution des biens d'équipements, ces sociétés disons-nous rendront plus florissante l'exploitation des Assurances sur facultés.

L'avenir de l'Assurance Maritime sur facultés, s'il n'est pas très prometteur, n'est pas pour autant sombre non plus. Notre souhait est de voir cette branche d'Assurance se développer pour stimuler notre économie anémique.

C O N C L U S I O N

Au terme de cette étude, que pouvons-nous dire du risque maritime au Dahomey ? Nos tableaux nous ont montré que le taux de sinistre à primes le plus élevé est de 50,34. Les documents statistiques de la C I C A nous ont révélé des soldes nets du compte d'exploitation positifs de 1968 à 1971, soit 4 Millions en 1969, 3,4 Millions en 1970, 4,07 Millions en 1971.

Nous pouvons donc tirer la conclusion que le risque maritime au Dahomey n'est pas très mauvais. Le tableau de variation des primes acquises et les heureuses perspectives d'avenir que nous avons mentionnées plus loin autorisent d'augurer d'un avenir encore meilleur pour ce secteur d'activité. Mais cet avenir, vous vous en doutez, dépendra de l'attitude qu'adopteront les autorités à divers niveaux, face d'une part aux problèmes qui se posent au Transport Maritime en général et d'autre part aux problèmes particuliers à la .. SONAR.

Les problèmes de la SONAR sont nombreux et divers, nous ne mentionnerons que les plus pressants.

Il est à tout le moins inconcevable qu'une Société d'Assurances, pratiquant l'Assurance Maritime, ne dispose pas de commissaires d'Avaries dans les importants Ports des Pays faisant des échanges commerciaux avec le Dahomey.

Le problème de tarification des nouvelles affaires est aussi important ; celui de la révision des taux de prime en tenant compte de la sinistralité des assurés et de la conjoncture économique mondiale l'est encore davantage. Quand bien même le calcul de la prime se ferait " ad valorem ", beaucoup d'autres facteurs tels que les frais de surveillance, les frais d'expertise, les frais généraux sont des variables dont on doit tenir compte pour une tarification équilibrée et équitable. A ce niveau se pose avec acuité le problème de cadres.

...

Mais tous ces problèmes, nous le reconnaissons objectivement sont caractéristiques de toute jeune Société qui cherche son chemin. Toutefois les problèmes n'en sont pas moins aigus et urgents. En y mettant un accent particulier, notre objectif est d'attirer l'attention sur la nécessité de rompre avec l'empirisme et le travail artisanal, la conception moderne des Assurances les voulant hautement scientifiques.

Nous sommes cependant heureux de constater une prise de conscience de ces réalités chez les autorités de la SONAR. Puissent-elles dépasser ce stade pour édifier une SONAR scientifiquement organisée.

/essayé C'est dans le souci d'apporter notre modeste participation à cette oeuvre d'édification que tout au long de cette étude rétrospective nous avons/d'utiliser à la fois la méthode de comparaison pluriannuelle et la méthode des ratios. Les renseignements chiffrés que renferme cet exposé pourraient permettre à ceux qui auraient la lourde responsabilité d'élaborer le tableau de bord de la Direction Générale d'affiner avec assez de précision leur analyse. Ces renseignements pourraient inspirer aussi ceux qui auraient la charge de faire une étude prospective du marché, leur tâche devant permettre de lire l'avenir en se référant au passé.

Nous pensons qu'avec un peu de dynamisme et d'audace dans l'innovation, la Branche Maritime peut connaître au Dahomey un essor fulgurant. A cet effet, nous aurions souhaité que s'inspirant du nouveau Code de Commerce Maritime, les conditions générales des polices d'Assurances Maritimes fussent adaptées aux contingences locales de notre Pays.

Mais de grâce, cet essor ne peut-être atteint que si les Autorités compétentes facilitent la tâche à ceux qui ont la charge de mener la barque de la SONAR à bon port. L'Assurance basée sur la loi des grands nombres et la bonne répartition des risques, ne doit pas être assimilée à une opération de vente de boîtes de conserve, n'en déplaise à ceux qui font ce commerce. C'est pourquoi nous nous permettrons de dire avec Monsieur BUOL, Directeur de la Division des Assurances de la CNUCED que "la Technique de l'Assurance exige une coopération internationale". Des contacts périodiques avec le monde des affaires s'avèrent sinon indispensables, du moins nécessaires. Les Autorités compétentes doivent comprendre cette vérité et agir subsé^mquent. X

Si l'effort est déployé pour augmenter les primes, parallèlement, un travail systématique doit tendre à réduire les sinistres. A ce niveau encore, d'autres autorités doivent agir de façon à améliorer les infrastructures portuaires de Cotonou.

La rationalisation du transport des marchandises de toute nature exige de nos jours une adaptation des aménagements portuaires au système de transport combiné ou du transport par container et aux impératifs des navires de grandes dimensions.

L'effort doit tendre à réduire les longues attentes des navires qui entraînent un encombrement du port et occasionnent d'importants dégâts ; il faudra aussi pouvoir minimiser les attentes des marchandises sur les terre-pleins du port. A cet effet il faudra d'une part chercher à augmenter la capacité de chargement et de déchargement du port et d'autre part faire en sorte que les dispositions de l'Arrêté N° 020/MTPTPT/PAC fixant le délai de stationnement en franchise des marchandises dans les magasins-cales et sur les terre-pleins de première zone soient appliquées à la lettre.

Nous pensons que les responsabilités des uns et des autres que nous avons essayé de situer ici sont autant de facteurs qui influenceront sur

le développement des Assurances Maritimes au Dahomey et surtout sur la rentabilité de leur exploitation.

Nous avons la conviction et l'optimisme que, les solutions apportées aux problèmes que nous avons ressassés tout au long de cette étude, tout en concourant à procurer une sécurité beaucoup plus accrue au commerce Maritime Dahoméen, doivent permettre à la SONAR et aux Assurances Maritimes en particulier de remplir pleinement le rôle qui leur est désormais dévolu dans l'économie nationale.

TABLEAU DE VARIATION DES INDICES DE PRIMES ACQUISES

BASE 100 EN 1968

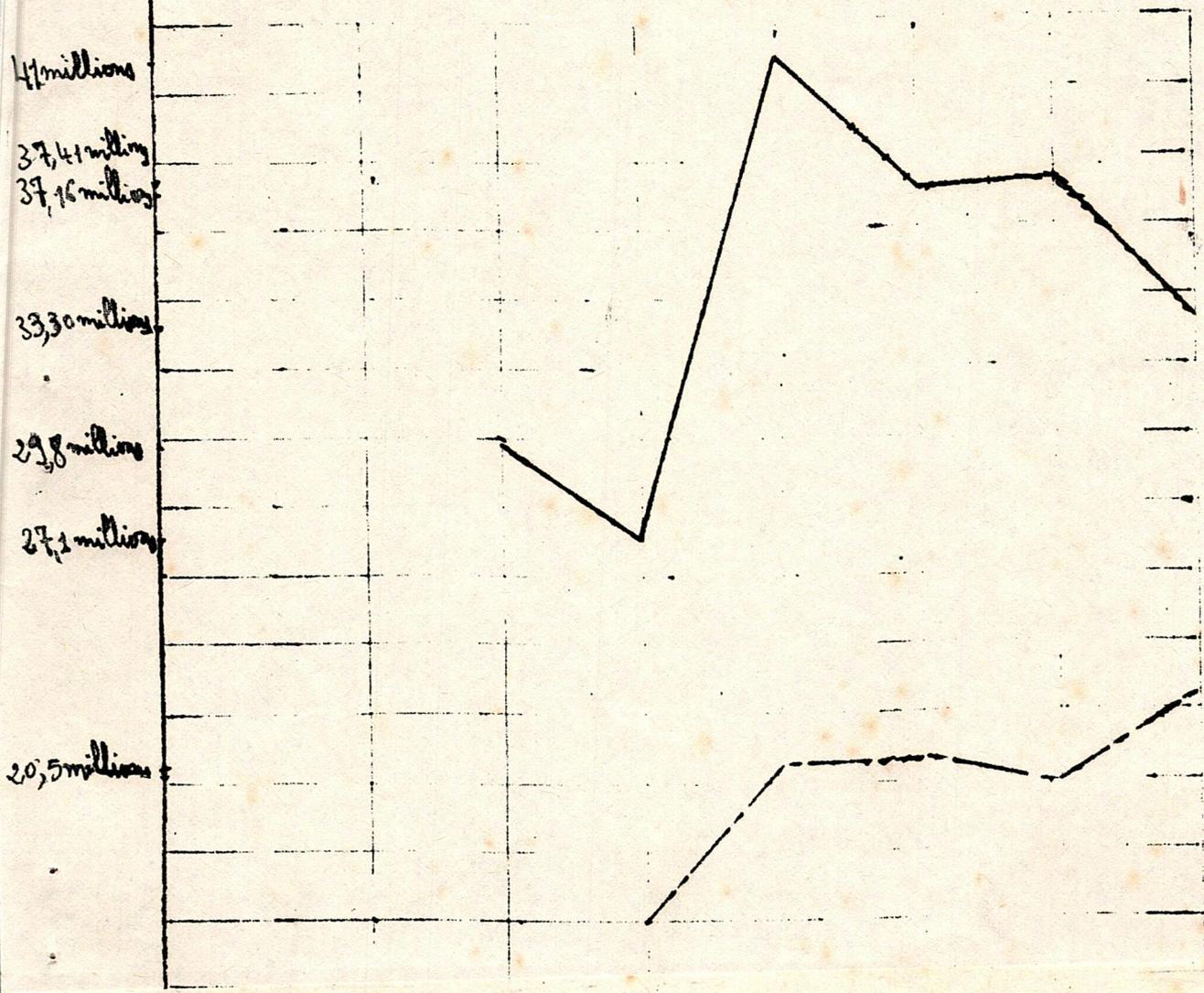
ANNNEE	INDICE
1968	100
1969	90,94
1970	137,58
1971	124,7
1972	125,7
1973	111,5

A N N E X E

Graphique I : Les primes acquises

Légendes { ——— primes acquises totales
 ——— primes acquises aux réassureurs.

Montant des primes ↑

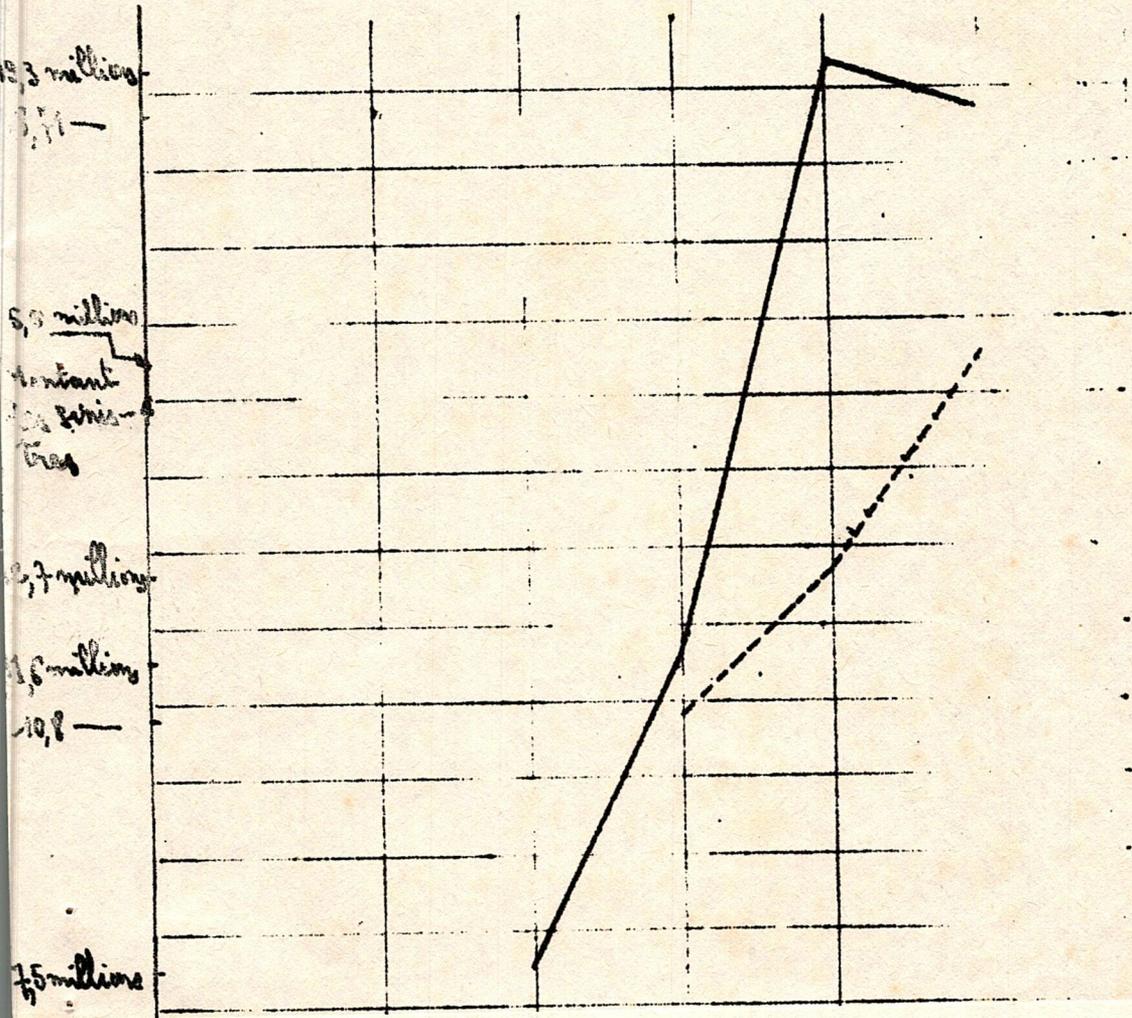


1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022

1922

Graphique II : Charges de sinistres

Légendes { ——— Charge totale de sinistres
 { - - - - - Part des réassureurs dans la charge



Graphique III

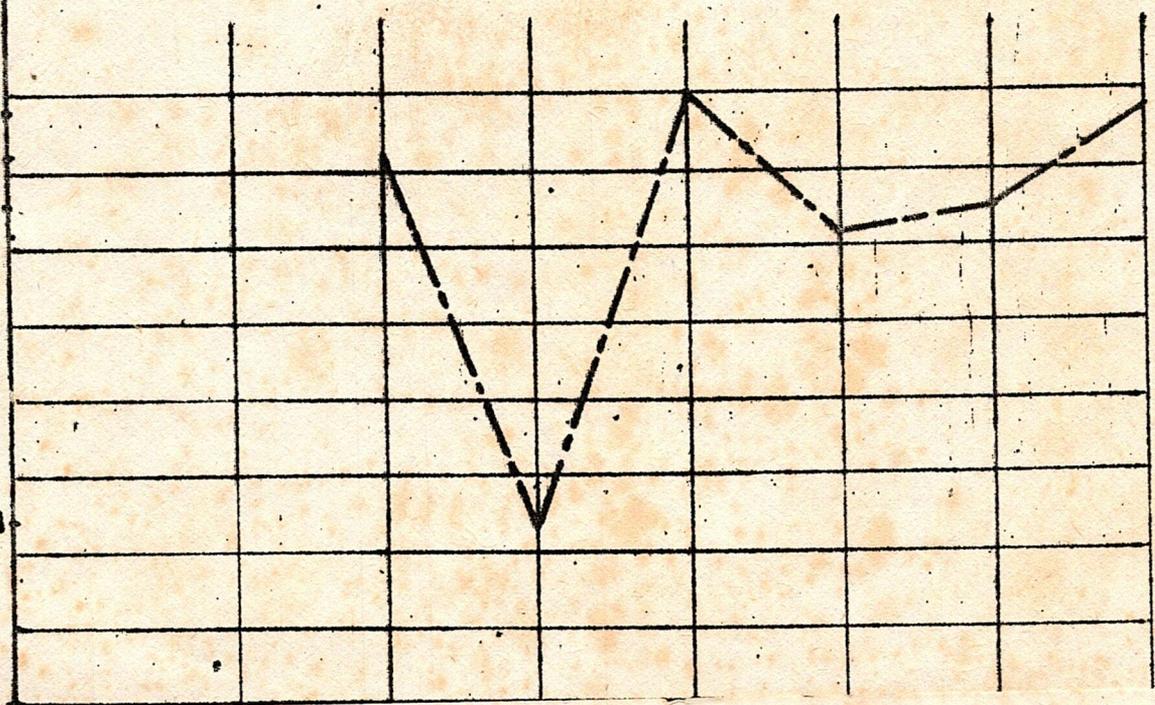
Légendes {
----- Commissions
————— Frais généraux
----- Produits financiers.

Montant
en francs
en millions

5 millions
4 millions
3 millions
2 millions
1 million

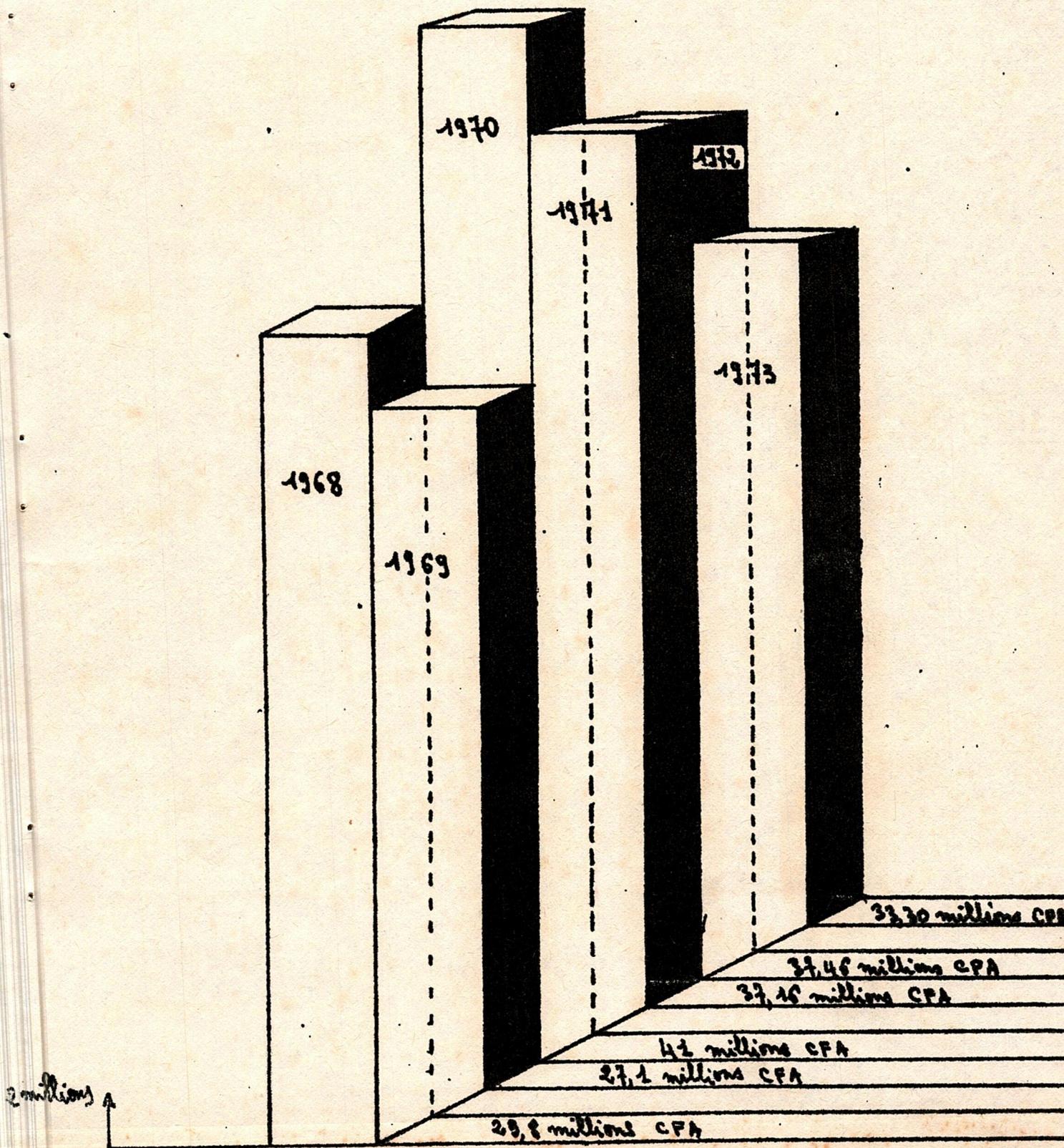
0 franc

1925



1925 1926 1927 1928 1929 1930

Représentation architecturale de l'évolution des primes acquises



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

---:---:---:---:---:---:---:---:---:---

OUVRAGES GENERAUX

- 1 - ASSURANCES TERRESTRES EN DROIT FRANCAIS
Tome 1 4e édition
par PICARD et BESSON
- 2 - DROIT DES ASSURANCES par Georges Brière de l'Isle
- 3 - L'ASSURANCE ET LA CROISSANCE ECONOMIQUE
par Michel DANGIBEAUD
- 4 - Précis de la loi sur le contrat d'Assurance (5è édition)
par H. MARGEAT et A. Favre-Rocheux
- 5 - L'Assurance : Théorie, Pratique, Comptabilité tome 1
Collection de l'Ecole Nationale d'Assurances
5è édition 1971
- 6 - Aide-Memoire Assurances tome 2
par H. de Moulins-Beaufort

OUVRAGES SPECIALISES

- 1 - Traité Théorique et Pratique des Assurances Maritimes éditions 1959
par ROBERT DE SMET
(Introduction, chapitre IV, V, VII et VIII)
- 2 - ASSURANCES MARITIMES (Extrait du juris-classeur Commercial)
par Paul CHAUVEAU
- 3 - Police Française d'Assurances Maritimes
par GOVARD~~E~~
- 4 - Livret Guide de l'ASSURANCE TRANSPORT

5 - Pour comprendre les bilans et comptes de résultats des sociétés d'Assurances

par Sylvain UZAN

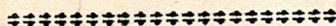
LES REVUES

- a) Le Courrier N° 30 Mars-Avril 1975
- b) Afrique Industrie Infrastructures N°91 du 15 Mai 1975
- c) ECONOMIA N° 9 de février 1975
- d) DAHO-ESPRES N° 1691 du 25 Juin 1975
N° 1747 du lundi 15 Septembre 1975
- e) EHUZU N° 1 de vendredi 24 Octobre 1975
- f) Bulletins Hebdomadaires de la chambre de Commerce et d'Industrie du Dahomey du N° 1020 à 1056
- g) L'ARGUS - Journal International des Assurances
N° 5395 du 23 Août 1975
N° 5397 du 5 Septembre 1975
N° 5399 du 19 Septembre 1975.-

DOCUMENTS

- 1 - Documents statistiques de comparaison et de synthèse permettant de suivre l'évolution des marchés africains et Malgaches, des années 1968, 1969 et 1970 édités par la CICA.
- 2 - Les états " C1 " des sociétés étrangères.
- 3 - Divers procès-verbaux des Assemblées de la CICA.-

T A B L E D E M A T I E R E S



	PAGES
Liminaire	1
Avant-propos	2
Introduction :	5
Aperçu historique	
Travaux de la CICA	
Présentation du Plan	
Première partie	7
Chapitre I Notion de corps de navire.....	8
et objet de l'assurance sur corps.	
Section I : Notion de corps	
Section II : Objet de l'assurance sur corps.	
Chapitre II : Législation en vigueur - Originalité	
Dahoméenne.....	8
Chapitre III : Etude du marché d'Assurance sur corps.....	10
Section I Survol du porte-feuille "corps".	10
Section II Etude d'un cas pratique la....	11
police AVLEKETE	
Sous-section I : La proposition	
Sous-section II : Déclaration du risque	
Sous-section III : La conclusion du contrat	
Chapitre IV : Problèmes liés au développement	12
de l'assurance	
Corps au Dahomey - Perspectives de deve-	
loppement.	
Deuxième Partie.....	14
Chapitre I : Notion de faculté objet de l'assurance sur...15	
facultés et sa réglementation	
Section I : Notion de faculté	

Section 11 : Objet de l'assurance sur facultés	
Section 111 : La réglementation en matière d'Assurance Maritime sur facultés	16
Chapitre 11 : Les divers types de polices et pièces d'Assurances sur facultés	17
Section 1 : La police "au voyage"	
Section 11 : La police "à alimenter"	
Section 111 : La police d'abonnement, ou police flottante	18
Sous-section 1 : La police d'abonnement proprement dite - Sa particularité.	
Sous-section 11 : La police "tiers chargeur"	19
Section 1V : Autres pièces du dossier d'assurance sur facultés.	
Chapitre 111 : Les différents modes d'Assurance Maritime sur facultés	19
Section 1 : Le mode FAP Sauf	20
Section 11 : Le mode "Tous Risques"	
Chapitre 1V : La prime	20
Section 1 : Son mode de calcul	
Sous-section 1 : La valeur en risque	
Sous-section 11 : Le taux de la prime	21
a) Sa négociation	
b) Facteurs déterminant le taux de prime et la nécessité d'une surprime,	
c) Les autres composantes de la prime.	22
Section 11 : Le paiement de la prime	23
Section 111 : Les cessions en réassurance	24

Chapitre V : Charges et produits liés à l'exploit-	25
tation de la branche Maritime sur facultés	
Section 1 : Charges dues aux avaries	
Sous-section 1 : La notion d'avarie	
Sous-section 2 : Constitution du dossier d'avarie	
Sous-section 3 : Le règlement d'avarie.....	27
Section 11 : Autres charges et produits.....	28
Chapitre VI : Etude d'un cas pratique : la police.....	30
Chapitre VII : Perspectives d'avenir.....	33
Conclusion.....	36
Tableau de variation des indices de primes acquises.....	40
Annexe.....	41
Graphique 1.....	42
Graphique 2	43
Graphique 3.....	44
Représentation architecturale de l'évolution.....	45
des primes acquises.	
Bibliographie.....	46
Table de matière.....	48