

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
DE YAOUNDE

Cycle Supérieur - 1ère Année

MEMOIRE DE STAGE EFFECTUE DU 1er AOUT 1977 AU 15 OCTOBRE 1977

à

LA NATIONALE D'ASSURANCES - 5, Avenue Albert-Sarraut - DAKAR

PAR

Monsieur Mamour THIAW

Sujet : **LA PROMOTION DE L'ASSURANCE MARITIME
DANS UN PAYS EN VOIE DE DEVELOPPEMENT
l'exemple du SENEGAL**

Responsable du Stage : M. Amsata DIOUF
Directeur de la NATIONALE

Note de l'Auteur

Remerciements

Avant d'aborder cette présente étude, je tiens à remercier chaleureusement Monsieur Amsata DIOUF, Directeur de LA NATIONALE D'ASSURANCES, pour la disponibilité constante et bienveillante dont il a fait preuve à mon égard durant mon séjour dans cette Société.

Ma reconnaissance va aussi à l'encontre de Monsieur Cheykhou KA, pour les précieuses indications qu'il m'a fournies pour la rédaction de ce mémoire ainsi qu'à tout le Personnel de LA NATIONALE, pour la sollicitude constante qu'ils ont manifesté à mon égard en me fournissant tous les renseignements et toute la documentation nécessaires. ??

Je remercie enfin Madame DIOP dont la mise au net du présent mémoire a été des plus utiles ainsi que Monsieur Amadou LOUM, Commissaire-Contrôleur des Assurances pour l'importante documentation qu'il m'a fournie sur ce sujet.

Je tiens à préciser que les différents arguments développés ici, n'engagent que ma propre personne.

L'AUTEUR

PLAN -

La promotion de l'assurance maritime dans un pays en voie
de développement -
L'exemple du SENEGAL -

- Note de l'Auteur
- Introduction

1ère Partie - L'intérêt de la domiciliation obligatoire de
l'assurance maritime.

Chap. I -

Etude comparative de l'assurance maritime par
rapport à la branche automobile.

Chap. 2 -

Le volume des primes encaissées dans le cadre d'une
domiciliation des importations..

Chap. 3 -

Problème de l'assurance des exportations.

2ème Partie - L'assurance obligatoire des importations par
l'acheteur.

Chap. I -

Les différents systèmes devant régler l'assu-
rance obligatoire des importations par l'acheteur.

Chap. 2 -

Nécessité d'un contrôle efficace.

3ème Partie - Les problèmes inhérents à la domiciliation de
l'assurance maritime.

Chap. I -

Problème de la souscription de l'assurance maritime.

Chap. 2 -

Les types de conventions à offrir.

Chap. 3 -

Tarifification de l'assurance sur facultés.

Chap. 4 -

Règlements de sinistres et recours contre les
transporteurs.

CONCLUSION -

- INTRODUCTION -

Le sujet qui m'a été proposé revêt un intérêt particulier pour l'équilibre technique des sociétés d'assurance opérant sur le marché local et partant de l'économie nationale.

Il s'agira donc après une analyse succincte du secteur de l'assurance, de proposer de nouvelles mesures pour que le marché de l'assurance soit à même de couvrir en tenant compte aussi bien des intérêts économiques de la nation que des intérêts assurés, l'ensemble des opérations d'assurance liées au commerce extérieur.

Pour certaines branches d'assurance, (incendie, vie, accidents etc...), le Sénégal grâce à une réglementation efficace, a mis en oeuvre une politique générale tendant à couvrir dans le pays même tous les risques découlant de l'activité économique. Cependant, l'assurance maritime ne fait l'objet d'aucune réglementation appropriée et reste sous l'influence des méthodes et pratiques occidentales, raison pour laquelle les sociétés nationales n'ont réussi qu'à assurer une part peu substantielle du commerce extérieur. Cet état de choses est dû à différents facteurs qui sont souvent la conséquence de l'organisation du commerce international pendant la période coloniale, époque où l'assurance maritime était l'apanage de services spécialisés (banques ou armement) étroitement liés aux marchés étrangers.

Il me semble utile de préciser que l'assurance maritime peut porter soit sur le corps du navire, soit sur les marchandises transportées, soit sur les deux. L'assurance corps de navire étant couverte par le marché local, la promotion de cette branche ne peut provenir que de l'assurance maritime sur facultés qui couvre les conséquences économiques des pertes et avaries survenues aux marchandises et offre des perspectives fort prometteuses au marché de l'assurance.

*équil. //
marché
policiers assu-
rants
étrangers*

.../...

A L'instar de certains pays en voie de développement, le CAMEROUN, le PAKISTAN, l'INDE, l'IRAN etc..., le SENEGAL devrait prendre des mesures adéquates pour promouvoir cette branche d'assurance en se conformant à la législation et aux réalités économiques.

Ière PARTIE - L'intérêt de la domiciliation obligatoire de l'assurance maritime.

Chap. I - Etude comparative de l'assurance maritime par rapport à la branche automobile.

En 1961, 102 sociétés d'assurances opéraient sur le territoire national ; 47 d'entre elles pratiquaient la maritime pour un encaissement global de l'ordre de 112.599.743 F.CFA. A cette époque, l'assurance maritime occupait l'avant dernière place derrière l'automobile, l'incendie, la vie et la capitalisation ce qui reflétait la mainmise des assureurs étrangers sur les risques locaux. Les statistiques publiées à cette époque, montraient que le rapport entre les sinistres survenus pendant l'exercice et les primes acquises à cet exercice était de 69,01 % engendrant ainsi une situation générale assez bénéficiaire. Cette situation devrait subsister jusqu'en 1975, époque pendant laquelle 18 Sociétés sur 33 pratiquaient seulement l'assurance maritime et ce nombre devait baisser en 1977 avec la concentration des sociétés opérant sur le marché local. %

Le taux global de croissance du secteur de l'assurance est de l'ordre de 15,64 % tandis qu'il est de 28,18 % en maritime, portant ainsi l'encaissement global à 732 millions, ce qui place cette branche au second rang derrière l'automobile (2.053 millions de F.CFA) avec un taux de "sinistres à primes" de 43,52 %. Cette performance dans le résultat technique montre une meilleure connaissance des méthodes et pratiques courantes de l'assurance maritime.

Cependant, l'écart entre la branche automobile et la branche maritime reste encore assez grand et est dû au volume relativement faible d'affaires maritimes sur facultés souscrites sur le marché local.

.../...

Une étude plus détaillée montre que les dépenses attachées au "portefeuille" maritime assez restreint sont plus élevées qu'en automobile, ce qui engendre parfois la fixation de taux plus élevés.

Le tableau n° I nous montre l'évolution des taux relatifs constatés depuis 1961 dans la branche automobile et la branche maritime. Elle nous permet de faire les remarques suivantes :

- Les taux appliqués en maritime sont extrêmement bas (les plus bas dans la Côte Ouest Africaine), car les sociétés sénégalaises tendent à les uniformiser avec ceux de l'étranger où les sociétés disposent d'un personnel compétent quant à la tarification des risques maritimes.
- Les taux de chargement sont aussi très élevés en maritime. En effet, pour une branche où les polices sont peu nombreuses le personnel peu important et les taux de commissions de courtage assez faibles, les chargements devraient être inférieurs à 25 %. Cet état de fait est surtout dû au manque de personnel qualifié entraînant le recours à l'étranger pour certains travaux techniques.

Chap. 2 -

Chap. 2 - Volume des primes d'assurances dans le cadre d'une domiciliation de l'assurance maritime.

Les statistiques les plus récentes sur la balance commerciale du SENEGAL se rapportent à l'année 1975 avec un volume d'importations de l'ordre de 124.616 millions de francs cfa en valeurs.

Si nous appliquons aux différents produits importés, les taux pratiqués sur le marché local en se conformant aux modes de couverture sollicités en général par les assurés, on constate que la domiciliation de l'assurance des importations aurait rapporté 1.274,7 millions de primes pour les risques ordinaires. (Voir tableau 2). Cependant, les 3/4 des importateurs souhaitent se garantir contre les risques de guerre pour se prémunir contre le climat d'insécurité qui règne dans les pays en voie de développement. Le taux étant de 0,033 % du montant de la prime ordinaire on aura :

- Risques Ordinaires	1274,7 millions
- Risques de Guerre : $1104 \times 0,75 \times 0,033 =$	31,5 millions
Encaissement global sur Facultés importées	= 1306,2 millions

Ce montant de 1.306,2 millions de F.CFA ne constitue qu'un minimum, car abstraction est faite des primes se rapportant à certaines clauses (surprime d'âge, de pavillon, voyage préliminaire terrestre, la clause "breach of warranty" etc...).

style? Ce montant se rapportant à 1975, on pourra estimer si les achats avaient été couverts à 80 % par une assurance sénégalaise, l'aliment des primes résultant de cette obligation instituée serait d'environ de :

$$- 1.306,2 \times 0,8 = 1.044,86 \text{ millions F.CFA}$$

quel est le sens de l'hypothèse d'une couverture de 80%? Voulez-vous entendre par là que c'est dans cette proportion que selon vous, la domiciliation de l'assurance doit être faite, car ces calculs de la page 6 ont été faits en...

A ce montant, il suffit d'y ajouter 331 millions de primes en assurance maritime sur corps de navire de pêche et 300 millions environ de primes en assurances sur facultés exportées.

Le montant global des primes encaissées se présentera de la manière suivante :

- Aliment résultant de l'assurance sur Facultés importées	=	1.045 millions
- Aliment résultant de l'assurance sur Facultés exportées	=	300 millions
- Aliment résultant de l'assurance sur Corps de navire	=	331 millions
		<hr/>
		1.676 millions

Ce montant se rapportant à 1975, on pourra estimer le volume global de la branche maritime à 2 milliards de Francs cfa en 1978, dans le cadre d'une assurance obligatoire des importations compte tenu du taux de croissance des importations en valeurs, qui est d'environ 4,6 % par an et du développement prodigieux de la pêche grâce à l'acquisition de nouvelles unités.

Par rapport aux primes totales émises en 1975, dans cette branche transports, une pareille décision se traduirait par un accroissement de l'aliment de l'ordre de : 129 %, d'où l'intérêt pour le SENEGAL d'envisager sérieusement l'application de la recommandation de la CNUCED déjà fonctionnelle dans plusieurs pays en voie de développement.

Cependant, une domiciliation obligatoire de l'assurance des importations permettra dans un avenir proche, de palier le déficit chronique de la branche automobile et à procurer au trésor public une source substantielle de revenus de l'ordre de :

- Taux sur Prestation de Services :		
	$1.676.000.000 - 732.000.000$	$\times 12,36\% = 116.678.400$
- Enregistrement :		$= 54.084.976$
		<hr/>
		170.763.376
		<hr/>

.../...

Ces différentes taxes sont donc payées par l'importateur sénégalais au pays exportateur ; elles constituent un manque à gagner pour le trésor public et aggravent le déficit de la balance de paiements.

Chap. 3 - Le problème de l'assurance des exportations.

En adoptant un raisonnement similaire en ce qui concerne l'assurance des exportations, il s'ensuit que le pays importateur ne doit pas prendre des mesures de réglementation dans le domaine. Cette absence de réglementation des exportations découle logiquement des mesures prises par le pays importateur. Il sera donc souhaitable pour le SENEGAL, d'engager au préalable des négociations avec ses partenaires commerciaux afin d'éviter certains conflits susceptibles d'altérer ses relations commerciales.

Ceci est d'autant plus valable, qu'une pareille mesure risque de porter atteinte à la liberté d'action des commerçants, dans leurs transactions avec leurs partenaires étrangers et de freiner l'effort du gouvernement visant à faciliter l'exportation des produits nationaux.

.../...

TABLEAU COMPARATIF DES RESULTATS TECHNIQUES
RELATIFS DES BRANCHES AUTO ET TRANSPORTS
MARITIMES

Tableau n° I

ANNEES	A U T O			M A R I T I M E		
	Taux de sin. (1) : survenus dans : l'exerc. aux : primes acqui- : ses à cet exc. :	Taux de : changement : (2)	Taux des : sin. + (3) : chargem. aux : primes acqui- : ses	(1)	(2)	(3)
1961	100,13 %	33,46 %	139,59 %	69,01 %	30,09 %	99,10 %
1962	113,40 %	32,69 %	146,09 %	61,67 %	30,26 %	91,93 %
1963	88,09 %	31,09 %	119,18 %	66,10 %	27,37 %	93,47 %
1964	66,70 %	30,08 %	96,78 %	77,56 %	26,38 %	103,94 %
1965	71,56 %	31,19 %	102,35 %	68,30 %	26,80 %	95,10 %
1966	47,49 %	31,82 %	79,31 %	49,31 %	27,08 %	95,10 %
1967	68,58 %	31,32 %	99,90 %	60,73 %	28,03 %	74,72 %
1968	68,61 %	29,82 %	98,43 %	68,12 %	26,43 %	94,45 %
1969	79,68 %	34,04 %	113,72 %	67,03 %	28,34 %	95,37 %
1970	69,58 %	34,35 %	103,93 %	65,02 %	25,73 %	90,95 %
1971	74,09 %	33,92 %	108,01 %	69,84 %	24,73 %	94,57 %
1972	98,52 %	32,30 %	130,98 %	77,04 %	23,09 %	100,13 %
1973	109,20 %	30,08 %	139,98 %	103,58 %	22,92 %	126,50 %
1974	93,55 %	28,52 %	123,07 %	48,46 %	25,87 %	74,33 %
1975	106,06 %	28,39 %	134,45 %	43,52 %	25,14 %	69,46 %
Tx moyen	83,73	31,54	115,27	66,35	24,76	91,11

CALCUL DU VOLUME DES PRIMES ENCAISSEES DANS LE CADRE D'UNE
ASSURANCE OBLIGATOIRE DES IMPORTATIONS.

Tableau n° 2

PRODUITS IMPORTES EN 1975	VALEUR (EN MILLIONS DE Francs cfa)	TAUX DE PRIME	MONTANT DE LA PRIME EN F. CFA
PRODUITS LAITIERS	2.411.	0,25 %	6.027.500
LEGUMES, FRUITS COMEST.	2.319.	0,25 %	5.797.500
BLE	4.623.	0,25 %	11.557.500
MAIS	315.	0,90 %	2.835.000
RIZ	6.050.	1,65 %	99.825.000
NOIX DE COLAS	2.005.	0,70 %	14.035.000
SUCRE	7.508.	1 %	75.000.000
CONSERVES DE FRUITS ET LEGUMES	987.	0,25 %	2.467.500
GRAISSES ET HUILE	1.415.	0,375 %	5.306.250
BOISSONS	1.144.	2 %	22.880.000
TABACS	1.047.	2 %	20.940.000
PRODUITS PETROLIERS	14.782.	1,2 %	177.386.000
PRODUITS PHARMACEUTIQUES	1.831.	0,55 %	10.070.500
PRODUITS END.PARACHIMIQ.	3.387.	0,375 %	12.701.250
BOIS ET OUVRAGES EN BOIS	1.157.	0,30 %	3.471.000
PAPERS ET CARTONS	3.495.	1,2 %	41.940.000
TISSUS CART. N/IMPRIMES	2.444.	0,40 %	9.776.000
TISSUS CARTONS IMPRIMES	151.	0,60 %	906.000
ARTICLES CONFECT. EN TIS	2.137.	0,25 %	5.342.500
METAUX COMMUNS	3.487.	0,25 %	8.717.500
FABRICATION METALLIQUES	2.148.	0,60 %	12.888.000
MACHINES ET APPAREILS	17.827.	1,25 %	222.837.500
APPAREILS ELECTRIQUES	4.877.	1,50 %	73.155.000
AUTOMOBILES ET CARS	3.233.	1,50 %	48.495.000
CAMIONS ET CAMIONNETTES	3.943.	1 %	39.430.000
PIECES DETACHEES AUTO	2.191.	2 %	43.820.000
AUTRES.....	27.802.	1 %	278.020.000
	124.616 millions		1.274.734.000

2ème PARTIE - L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES IMPORTATIONS.

Le principal obstacle au développement efficace du marché de l'assurance maritime résulte de l'absence d'un volume d'affaires substantiel couvert par les sociétés d'assurances locales. Dans ces conditions, on aboutit à un cercle vicieux, car le marché local ne recevant qu'un volume très limité d'affaires, se trouve dans l'impossibilité de fournir une garantie adéquate ce qui a pour cause et pour conséquence une faible croissance voire une stagnation de leur souscription.

elle est pour toute sorte d'assurance
 Ce genre de phénomène est très courant dans l'assurance maritime, dont la technique est basée sur la théorie des grands nombres. En effet, aucun assureur ne peut fournir un service satisfaisant dans une branche donnée que s'il réussit à se constituer un important portefeuille de risques homogènes.

Sur le plan juridique et indépendamment des différentes lois internationales, les parties au contrat (le vendeur et l'acheteur) peuvent fixer librement leurs conditions qui sont en général standardisées sur le plan mondial. Dès lors que les marchandises sont embarquées à bord d'un navire il est juridiquement convenu que le transfert de propriété s'est effectué au profit de l'acheteur par le truchement du transporteur.

Ainsi l'acheteur supportera toujours les risques, c'est-à-dire qu'il supportera le prix de l'assurance. Si la vente est faite en C.A.F. (Coût, Assurance et Frêt), le vendeur paiera la prime d'assurance à la compagnie que choisira son fournisseur, et ce montant sera inclus dans le prix de vente. Par contre, si la vente est faite en F.O.B. (Free on board), l'acheteur sera tenu au paiement du coût, du fret et de l'assurance, mais il aura la faculté de choisir son propre assureur : celui du pays importateur.

Sur le plan purement économique l'importateur paiera toujours la prime d'assurance qu'elle soit ou non identifiable dans la balance de paiements.

.../...

Les importations en C.A.F. constituent une fuite importante de devises vers l'étranger d'où la nécessité d'importer en F.O.B.

Il serait donc souhaitable pour le SENEGAL de rendre obligatoire l'assurance des importations de marchandises dans le marché local.

Une pareille décision réussirait à briser le cercle vicieux et à procurer au marché national un flux constant et un volume important d'affaires. Pour atteindre de pareils objectifs, il sera opportun de formuler et de mener à bien des mesures indispensables à leur réalisation.

Chap. I - Les différents systèmes devant réglementer l'assurance obligatoire.

Le principe de la domiciliation des importations peut être posé sous différentes formes selon que les autorités veulent l'appliquer de façon plus ou moins rigoureuse. On retiendra dans ce chapitre deux systèmes qui sont appliqués par certains pays en voie de développement où l'impact de ces réglementations est loin d'être négligeable. En effet, dans les pays où les importations sont assurées par le marché local, le volume des primes encaissées dans cette branche vient au premier ou au second rang.

P.I.- Le système de l'assurance obligatoire de toutes les importations par le marché local.

Cette solution consiste à prévoir dans la loi que le transport des marchandises importées dans le pays devra être couvert par les compagnies d'assurances et non par les agents généraux des sociétés étrangères opérant sur le territoire national. Toutefois, cette mesure serait déraisonnable dans la mesure où les agents généraux étrangers souscrivent sur le marché local des risques tels que l'incendie, l'automobile, les responsabilités civiles diverses qui sont souvent déficitaires.

.../...

*Le marché local
ne se limite pas aux
seules sociétés nationales,
il englobe toutes les
compagnies étrangères
agréées.*

P.2.- L'assurance obligatoire assortie de certaines dérogations.

La règle générale de ce système est que les importations ne seront pas négociées aux conditions contractuelles de vente ordinaire. Ainsi, le gouvernement pourra renoncer à l'application stricte de la règle, de l'assurance locale, si cette concession conduit à l'obtention de conditions plus favorables dans les relations commerciales. Il en sera ainsi des programmes d'aide (ex. les aides alimentaires dont le SENEGAL bénéficie souvent), des importations réalisées aux termes d'un contrat express et constituant simplement un transfert de biens d'équipement ou de matières premières entre une société mère et sa succursale et enfin des importations financées par des emprunts étrangers où il sera inopportun de les assujettir à cette obligation qui gênerait les possibilités de négociation.

Chap. 2 - Nécessité d'un contrôle efficace.

Quels que soient les avantages d'une réglementation imposant la cotation FOB pour les importations, ce système ne sera pleinement efficace que s'il est complété par des mesures appropriées tendant à éliminer les échappatoires qui permettent aux commerçants locaux de le tourner. Il sera donc nécessaire que les autorités pratiquent un contrôle efficace pour s'assurer que cette obligation est véritablement respectée.

Une première mesure consiste pour les importations à présenter des certificats d'assurance souscrits dans le pays avant le dédouanement, ce qui permettra aux assureurs et en même temps aux douaniers de confronter la valeur déclarée en assurance et celle déclarée pour le dédouanement afin de déceler les fraudes éventuelles.

.../...

Une seconde mesure consiste pour le gouvernement d'intervenir avec succès en prescrivant aux sociétés industrielles ou commerciales contrôlées par l'Etat de souscrire l'assurance de leurs risques maritimes exclusivement auprès des assureurs nationaux, comme il en est actuellement pour certaines sociétés semi-publiques (ONCAD - SONACOS - SOSAP etc...).

Les deux mesures précédentes concernent la phase d'application initiale et une troisième mesure serait nécessaire et qui consisterait à exiger la présentation d'une police d'abonnement prouvant la souscription locale de l'assurance avant la délivrance d'une licence d'importation. Il faut cependant, souligner que certains importateurs peuvent tourner cette décision en présentant une police purement fictive alors que les marchandises sont généralement assurées à l'étranger.

Ces diverses mesures seront difficiles à faire respecter dans ce pays dans la mesure où les sociétés industrielles et commerciales dans leur grande majorité ne sont que des filiales de sociétés étrangères, laissant la charge de l'assurance à la société-mère. Il sera donc plus que jamais souhaitable que les différents services intéressés collaborent étroitement afin de déceler et de sanctionner sévèrement les contrevenants à une pareille décision.

Pour conclure ce chapitre, il ne sera pas inutile de répéter que toutes les mesures prises pour améliorer la masse de primes ne peuvent être efficaces que si à la demande d'assurance provoquée par ces mêmes mesures correspond une offre satisfaisante.

Toutefois, ces réglementations ne pourront être valablement respectées que dans la mesure où les sociétés locales sont à même de fournir des services efficaces et économiquement comparables à ceux offerts par les sociétés d'assurances étrangères. C'est pourquoi l'Etat devra compléter ces mesures par des prescriptions visant à imposer aux assureurs la fourniture de couvertures adéquates ; ce qui ne manquera pas de susciter des problèmes.

.../...

3ème PARTIE - Les problèmes liés à la domiciliation de l'assurance des importations.

Les mesures réglementaires visent à augmenter le volume d'assurances maritimes souscrit à l'intérieur du pays ne peuvent être efficaces que si à cette demande correspond une offre satisfaisante sur le marché local. L'obligation d'assurer les facultés localement ne peut être respectée que si les compagnies locales sont financièrement et techniquement à même de couvrir les risques qui leur seront proposés rendant ainsi à cette branche un service efficace et économiquement comparable à celui qui est offert dans d'autres pays du monde. Aussi, l'Etat Sénégalais devra veiller à imposer des prescriptions d'un contrôle plus efficace, afin que le marché local fournisse des couvertures adéquates grâce :

- au développement de leur capacité de souscription
- à la tarification des risques
- au règlement rapide et satisfaisant des sinistres
- aux types de couvertures à offrir.

Chap. I - La souscription de l'assurance maritime.

La capacité de souscription est l'aptitude à couvrir les risques proposés. Elle dépend de la part de plusieurs assureurs de beaucoup plus de facilités de réassurance que de leur capacité de souscription. Ce phénomène est dû surtout au fait que l'assurance maritime se caractérise par d'importantes variations dans les risques et les valeurs assurés.

La capacité de conservation des assureurs étant le plus souvent assez faible, l'acceptation des risques dépend des possibilités de réassurances qui leur sont offertes. Ces possibilités de réassurances sont assez bonnes pour les risques maritimes dont les taux de commissions varient entre 20 et 30 % pour les traités en quote part indispensables aux jeunes sociétés locales.

.../...

*La cédante doit représenter
intégrale ont les m. les y compris
celles correspondants aux cessions.
La réglementation sénégalaise pour elle un principe différent?*

Il est souhaitable que la législation sénégalaise impose la couverture intégrale dans le pays des cessions en réassurance par des placements mobiliers et immobiliers, par des prêts aux collectivités locales.

L'Etat Sénégalais devra en outre accentuer les mesures tendant à éliminer la dépendance des sociétés locales vis-à-vis des réassureurs étrangers. Il pourra, ainsi viser d'une part à augmenter la capacité de conservation des assureurs locaux au moyen de la coassurance obligatoire, et d'autre part à développer la formation de pools. La coassurance permettra une grande participation collective d'un grand nombre de compagnies locales à la couverture de chaque risque conduisant ainsi à une utilisation plus intensive de la capacité de conservation du marché local.

Qui

Dans le système national de pools, les risques souscrits par les assureurs locaux seront totalement ou partiellement mis en commun, puis redistribués aux compagnies cédantes, en fonction de leur capacité de conservation.

Ce système de pools d'assurance maritime permettra non seulement de réduire le besoin de réassurance étrangère, mais aussi d'éviter une concurrence malsaine.

La constitution d'une institution de réassurance locale permettra de couvrir autant d'affaires que possibles en rendant obligatoires certaines cessions en réassurances.

Chap. 2 - Les types de convention à offrir.

L'assurance maritime ayant surtout un caractère international, les types de couvertures et de clauses offerts sur le marché local actuel se rencontrent sur les principaux marchés internationaux.

.../...

Cependant, le SENEGAL devra essayer d'adapter les clauses et conditions d'assurance à la fois aux exigences internationales de l'assurance maritime et au système juridique national. De même il serait intéressant d'établir des clauses spéciales en ce qui concerne la couverture des risques relatifs à certaines importations de denrées alimentaires (le riz, le mil) qui sont exposées au risque de vol et de pillage. Dans de pareils cas, une extension de la garantie est nécessaire moyennant une surprime.

Les conditions d'assurance les plus répandues sont : la "Tous Risques", la clause "Franc d'Avaries Particuliers Sauf... FAP SAUF", la clause "Franc d'Avaries Particulières Absolument...", la "Perte Totale", le "Délaissement", et la clause "Franc de toutes avaries et de recours de tiers". L'assurance Tous Risques garantit tous les risques consécutifs à un événement inclus dans la garantie et énumérés dans les conditions générales de la police sur faculté maritime (modèle français).

La garantie FAP SAUF... couvre les dommages résultant de l'abordage, de l'échouement, de l'incendie, du heurt ou de la collision des navires avec un corps fixe ou mobile.

La garantie FAP ABSOLUMENT... couvre la perte totale des cas de délaissement, les avaries communes et les recours contre le tiers, la clause franc de toutes avaries et le recours des tiers couvre la perte totale des cas de délaissement.

Chap. 3 - La tarification de l'assurance sur Facultés

Jusqu'en 1977, il n'existait pas de sociétés spécialisées en assurance maritime. Seules les agences générales de sociétés étrangères pratiquaient l'assurance maritime et consultaient la compagnie d'assurance représentée avant de fixer leurs taux de primes pour des cargaisons de valeur, pour le transport d'une nouvelle marchandise ou encore pour un type de couverture spécial. Cependant, avec la création d'une nouvelle société d'assurance maritime, il existe une tendance croissante à établir des tarifs fixes pour certains chargements.

.../...

*Quelle est la
police la plus
utilisée au Sénégal?
Y a-t-il des cas d'assurance
d'abordage de couverture
spéciale pour les
marchandises?
Autant de questions
sur les*

Afin d'éviter une concurrence malsaine qui nuirait au bon fonctionnement de la branche maritime et qui empêcherait la fixation de taux non économiques, il serait intéressant d'établir une échelle de taux qui correspondrait plus ou moins au coût constaté des risques.

Cette échelle des taux sera fixée en tenant compte :

- du type de couverture demandé par l'assuré (Tous Risques, FAP SAUF, FAP ABSOLUMENT, Perte totale et délaissement etc...)
- de l'étendue de la couverture (de port à port, de magasin à magasin etc...)
- de l'expérience passée découlant de l'observation des statistiques.
- de la classification du navire transporteur obtenu grâce au registre de la LLOYD'S,
- des conditions d'emballages.

Cependant, il peut exister une légère différence entre les taux locaux et étrangers, mais elle ne doit pas être considérée comme un empêchement sérieux à la domiciliation de l'assurance maritime sur facultés dès lors qu'elle procure des avantages importants pour l'économie nationale. (1)

Chap. 4 - Les règlements de sinistres et les recours contre les tiers.

Cette partie constitue la clé de voûte de l'assurance maritime à cause des nombreux problèmes qu'elle soulève au niveau de cette branche.

P.I.- Les règlements de sinistres en assurance maritime.

Les principaux éléments qui gouvernent les règlements des sinistres sont la preuve du sinistre, son évaluation et enfin le paiement de l'indemnité.

.../...

(1) La fixation d'un tarif local ne doit pas se traduire des lors par une hausse des produits importés. Car, cette situation compromettrait les avantages attendus de la domiciliation de l'assurance maritime.

En général les assureurs maritimes disposent d'un personnel expérimenté de despacheurs qui après avoir étudié le rapport de l'expert maritime agréé, évaluent le montant du dommage. Cependant, ce personnel qualifié fait défaut au niveau de certaines compagnies et pour les rares compagnies qui en disposent, les despaches de règlement établies par ces derniers sont revues au siège des compagnies ou comités étrangers.

Cet état de fait se traduit souvent par un retard dans le règlement de sinistres ce qui mène à des litiges inévitables sans oublier le coût assez élevé d'un tel service.

Contrairement au règlement des sinistres survenus à l'étranger qui nécessite l'envoi ou la désignation sur place d'experts, de commissaires d'avaries et d'agents payeurs entraînant ainsi des dépenses très coûteuses, le règlement des sinistres survenus sur le territoire ne pose pas de problème majeur.

L'expérience montre que les sociétés sénégalaises de droit national tendent à limiter les assurances à l'exportation à cause des services souvent coûteux qu'elles engendrent et laissent ainsi ce type aux mains des agences générales dont les mandants disposent de services structurés à travers le globe. Cependant, l'obligation d'assurer localement les importations aurait l'avantage de permettre un règlement prompt et efficace des sinistres et contribuer à renforcer la position des assureurs locaux.

P.2.- Les litiges et les recours en assurance maritime sur facultés.

Le SENEGAL, comme beaucoup de pays en voie de développement ne possède pas de conditions générales adaptées à la réglementation nationale.

Les litiges découlent la plupart du temps de l'interprétation des lois internationales maritimes par les juges locaux ou par ceux du pays où le transporteur a élu domicile. Les litiges mettent souvent longtemps avant d'être réglés. .../...

De plus, l'expérience a montré que les procès qui ont lieu en matière d'assurance maritime sont relativement coûteux et les indemnités allouées sont presque totalement absorbées par les frais de justice. Aussi, beaucoup de sociétés de la place préfèrent régler le conflit à l'amiable avec leurs assurés.

Le SENEGAL n'ayant ni ratifié ni adhéré la Convention de BRUXELLES limitant la responsabilité du transport maritime, les compagnies locales peuvent donc à bon droit réclamer la réparation des dommages imputables à la responsabilité de l'armateur. Cependant, les pays où ces armateurs ont élu domicile ont ratifié les différentes conventions : la HAYE, BRUXELLES, et, rejettent de leur côté les réclamations faites à leur endroit. De plus, dans bien des cas, il est impossible aux assureurs d'organiser une expertise convenable, car, leurs experts se voient parfois même refuser l'accès à l'intérieur du bateau pour pouvoir déterminer la responsabilité du transporteur. D'autres compagnies de navigation maritime ne daignent même pas répondre aux recours intentés contre eux pour leur responsabilité dûment constatée par les rapports d'expertise.

Pour remédier à de tels maux, plusieurs solutions peuvent être envisagées dont :

- la création d'une société de navigation maritime à laquelle les compagnies d'assurance pourront s'adresser en cas de litige et qui obéit aux lois en vigueur dans le territoire national. Cependant, pour que cette solution soit valable, il faudra que cette société de navigation maritime transporte presque la totalité des marchandises importées, ce qui est peu probable à cause des exigences commerciales et de la diversité des fournisseurs à travers le globe.
- Les assureurs, peuvent aussi ne pas faire entrer en ligne de compte le résultat des recours contre les transporteurs dans le calcul de leurs primes et dans de cas, l'assuré devra s'adresser directement au

.../...

transporteur qui devra réparer les dommages résultant de sa responsabilité.

- Les assureurs nationaux devraient collaborer avec certains organismes spécialisés dans les recours qui travailleraient généralement à l'échelle mondiale et qui ont la foi, une forte position et une vaste expérience. Les services de ces organismes sont beaucoup plus satisfaisants que ceux des hommes de loi locaux, qui ne sont pas spécialisés actuellement dans les affaires maritimes et qui n'ont pas les contacts internationaux nécessaires.

o o o O o o o

C O N C L U S I O N

La nature même de l'assurance maritime sur facultés et la relation étroite entre cette branche d'assurance et le commerce international la rendent largement tributaire des services fournis au niveau international par certains organismes spécialisés.

Le marché de l'assurance maritime sur facultés du SENEGAL, voire des pays en voie de développement, souffre de certaines faiblesses qui lui sont particulières et qui affectent toutes ses opérations, qu'il s'agisse de la souscription, de la fixation des taux de primes, du règlement des sinistres ou des recours. Toutes ces faiblesses résultent de l'étroitesse relative du marché de l'assurance maritime car les assurés locaux principalement les importateurs étrangers, ont tendance à chercher à se couvrir à l'étranger. Si le SENEGAL parvient à briser ce cercle vicieux, et à procurer à son marché international d'assurance maritime un flux constant et un volume important d'affaires, représentant la couverture de la majeure partie de son commerce extérieur si considérable, le marché supportera graduellement ses faiblesses traditionnelles et deviendra un marché d'assurances maritime stable fournissant à sa clientèle des garanties adéquates à un prix raisonnable. Il est aussi indispensable que les compagnies locales utilisent suffisamment les services qu'offrent les structures du marché international. Une pareille possibilité leur permettra non seulement d'obtenir de meilleurs résultats sur le marché local, mais également de s'imposer petit à petit sur le marché international car leurs opérations seront conformes aux méthodes et pratiques internationales.

Il est vrai que nos compagnies naissantes ne sont pas capables d'obtenir les renseignements de première main sur l'état de navigabilité des narives, ni sur les problèmes existant dans les différents ports, mais elles peuvent les obtenir au niveau international grâce à une coopération soutenue avec des assureurs maritimes plus expérimentés par le canal d'un organisme centralisateur local, tel qu'un comité bien structuré.