

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)

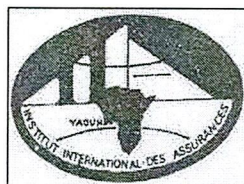
INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)

B.P. : 1575 – Tél : (237) 22.20.71.52 – Fax : (237) 22.20.71.51

Site Web : [http : // www.iia cameroun.com](http://www.iia cameroun.com)

E-mail: iia@syfed.com.refer.org

Yaoundé - Cameroun



MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

**POUR L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES
SUPERIEURES SPECIALISEES
EN ASSURANCES (D.E.S.S.A)**

THEME:

**LE RENFORCEMENT DE LA POLITIQUE
DE SOUSCRIPTION DE L'ASSURANCE
TRANSPORT SUR LE MARCHE CIMA
(CAS DU SENEGAL)**

**Présenté par :
Monsieur Edmond Malick NGOM**

**Sous la direction de :
Monsieur Oumar DIALLO
Directeur Technique de la
PREVOYANCE ASSURANCES
du Sénégal**

18^e Promotion : 2006 – 2008

DEDICACES

Je dédie ce travail à :

- ❖ Maman MARIE, pour son écoute et son intercession de chaque jour.

- ❖ Mes parents, Jean Pierre et Madeleine SARR, pour tous les sacrifices endurés, leur amour et leurs prières sans cesse renouvelées.

- ❖ M. et Madame NDONG, pour leur disponibilité et leur soutien.

- ❖ M. et Madame BADIANE, pour leur soutien et leur assistance.

- ❖ Toute la famille NGOM, pour toutes leurs prières.

- ❖ Cécile Daba DIOUF, pour son amour, son soutien et l'affection dont ce travail l'a privée.

REMERCIEMENTS

Au terme de ces deux (2) années d'études, je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à la Direction, le Personnel et toute l'Equipe Pédagogique de l'Institut International des Assurances (I. I. A.) de Yaoundé, et plus particulièrement à Monsieur Momath NDAO directeur des études, à son successeur, Monsieur Paul SARR.

Ma gratitude va également à :

- ❖ Monsieur Oumar DIALLO, Directeur Technique de La PREVOYANCE ASSURANCES du Sénégal, pour sa disponibilité et sa clairvoyance dans l'encadrement.
- ❖ Messieurs Djibril NDIAYE du Service Transports, Mohamadou SY Directeur de la Production, Aliou FAYE Directeur de la Réassurance, Sidi MBAYE Informaticien, tous de la PREVOYANCE ASSURANCES pour leur assistance et leurs conseils.
- ❖ Tout le Personnel de la PREVOYANCE ASSURANCES du Sénégal pour leur disponibilité.
- ❖ Tous mes amis, particulièrement Paul Malla NDOUR et Mbacké BITEYE pour leur soutien.
- ❖ Mon jeune frère Daouda NDIAYE, pour son constant souci de me voir réussir.
- ❖ Tous mes camarades de promotion de l'Institut International des Assurances (I. I. A.), particulièrement à DIOUF Ousmane et Cheikh, MBODJ Mbagnick, DIANE Mohamed, DIOP Bouyo, tous du Sénégal, KABORE Placide Eric et SAWADOGO Moise du Bourkina Fasso, DEWELLET Guillaume de la Côte d'Ivoire, pour leur soutien.
- ❖ Tous ceux qui ont contribué à l'élaboration de ce travail.

GLOSSAIRE

Liste des Abréviations

AA : Alliance d'Assurances

AFSAT : Association Française des Sociétés d'Assurances Transports

ARC : Assurances et Réassurances du Congo

ASS : Assurances la Sécurité Sénégalaise

AGCS : Accord Général sur le Commerce des Services

CESAM : Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de France

CNART : Compagnie Nationale d'Assurances et de Réassurances des Transporteurs

CICA : Conférence Internationale des Contrôles d'assurances des Etats Africains

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances

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

DMF : Droit Maritime Français

FMI : Fonds Monétaire International

FSSA : Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances

NSIA : Nouvelle Société Interafricaine des Assurances

OAA : Organisation des Assurances Africaines

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

OMI : Organisation Maritime Internationale

PA : Prévoyance Assurances

PAS : Programme d'Ajustement Structurel

SONAR : Société Nationale d'Assurance et de Réassurance

UE : Union Européenne

UEMOA : Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

Définitions des termes et expressions

A

Affrètement (Chartering) : location d'un navire, d'un camion, etc.

Affrètement coque nue : par ce contrat, le frèteur s'engage contre paiement d'un loyer, à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affréteur, un navire déterminé sans armement ou pourvu d'un armement incomplet.

Affrètement à temps : par ce contrat, le frèteur s'oblige à mettre à la disposition de l'affréteur un navire désigné, équipé et armé, pendant un certain temps, moyennant le paiement d'un fret.

Affrètement au voyage : par ce contrat, le frèteur s'oblige à présenter à une date fixée un navire spécifié, dans un port défini, mais et tout de suite la différence avec l'affrètement à temps apparaît, la cargaison est immédiatement définie.

Apériteur (Leading insurer) : premier signataire en tête des co-assureurs. C'est avec lui que sont discutées et arrêtées les clauses et conditions de la police (on dit également Compagnie Apéritrice).

Armateur : ce terme s'applique tant à celui qui a la propriété du navire qu'à celui qui loue le navire et l'exploite pour son compte.

Arrimage (stowage) : action de disposer méthodiquement puis de fixer solidement des marchandises dans une cale de navire, un conteneur ou un véhicule de transport terrestre.

Avenant : document destiné à compléter ou modifier le contrat d'assurance.

Avis de souscription : fiche d'information reprenant toutes les données techniques et les conditions principales de la souscription.

B

Bon de livraison : document faisant la preuve de la prise en charge des marchandises.

Bout en bout ou magasin à magasin (Door to Door) : expression usuelle utilisée pour signifier que l'assurance doit jouer durant toute la durée du trajet jusqu'à réception à la limite extrême du voyage.

C

Cédante : Compagnie d'assurance qui, moyennant rémunération (prime de réassurance) cède des risques à un ou des réassureurs.

Certificat d'assurance : document négociable certifiant que la marchandise qui est désignée est assurée. Il fournit des détails sur les valeurs assurées et les conditions de garantie. Il peut être à personne dénommée, à ordre ou au porteur.

Certificat d'avaries ou constat d'avaries (Survey report) : document délivré par le commissaire d'avaries dans lequel il consigne l'existence, la nature, la cause et l'importance des dommages et pertes.

Cessionnaire : désigne le réassureur dans les rapports contractuels qui s'établissent entre assureur et réassureur.

Chargeur (Skipper) : personne qui remet au transporteur une marchandise, qu'elle en soit ou non propriétaire.

Clauses additionnelles (Additional clauses) : clauses qui modifient ou complètent certaines dispositions des conditions générales de la police type.

Coassurance : division d'un même risque couvert par un contrat unique entre plusieurs assureurs qui interviennent chacun pour un pourcentage de la valeur totale assurée.

Connaissance (Bill of lading) : document de transport maritime faisant preuve de réception des marchandises, du contrat de transport et de titre représentatif de la marchandise.

Corps (hull) : désigne le corps de navire et accessoires nécessaires à la navigation.

Crédit documentaire (Documentary credit) : arrangement en vertu duquel une banque agit à la demande et sur instructions d'un client ou pour son propre compte pour : effectuer un paiement à un tiers ou à son ordre ou accepter de payer des traites tirées par le bénéficiaire, autoriser une autre banque à effectuer ledit paiement ou à accepter de payer lesdites traites. Il peut être révocable ou irrévocable.

D

Déclaration d'aliment : déclaration visant à couvrir un expéditeur dans le cadre d'une police d'abonnement.

Délaissement (Abandonment) : Possibilité pour l'assuré dans certains cas fixés par la police, de céder à ses assureurs ses droits de propriétés sur les marchandises ou le navire dont il a été indemnisé.

Dépréciation : estimation en qualité ou en pourcentage, d'un dommage affectant la marchandise et non chiffrable directement en différence de poids ou de quantité.

Dispache : document établissant le décompte de l'indemnité due par les assureurs à la suite d'un sinistre, conformément aux clauses et conditions de la police.

Due diligence : diligence raisonnable que le chargeur est en droit d'attendre du transporteur maritime pour mettre le navire en bon état de navigabilité, de l'armer, de prévoir un bon équipage, des approvisionnements suffisants.

E

Echouement : désigne l'engagement accidentel de la quille sur un fond sableux ou rocheux entraînant l'arrêt du navire.

Événement : toute circonstance pouvant causer ou ayant provoqué des dommages à la marchandise.

F

Facultés : marchandises, c'est-à-dire tout ce que l'assuré a la faculté de charger sur un navire ou tout autre moyen de transport et de faire garantir.

Faute lourde : négligence grossière, incapacité ou inadvertance du transporteur, sans caractère intentionnel.

Fortune de mer : tout événement susceptible de survenir au cours du voyage maritime.

Freinte de route : déperdition en qualité ou en poids, naturelle et inéluctable, inhérente à certaines marchandises. On parle aussi de « déchet normal de route ».

Fret : somme convenue pour le transport des marchandises ou par extension, la cargaison elle-même.

H - I - L - M

Houle : balancement physique du navire en fonction des ondulations des vagues.

Incoterms : série de règles internationales rédigées par la Chambre de Commerce Internationale permettant d'uniformiser les contrats de vente internationaux.

Lettre de réserves : protestation écrite et précise que le réceptionnaire de la marchandise doit obligatoirement adresser au transporteur ou à tout autre tiers responsable en vue de préserver ses droits et recours.

Lettre de transport aérien (LTA) : titre de transport.

Manifeste : liste complète et détaillée des marques, numéros de chaque colis, lot ou conteneur formant la cargaison d'un navire. Cette liste est remise aux autorités douanières du port de destination.

Manquant : perte partielle d'un envoi en poids, en nombre ou en volume due à un tiers.

Mouille : avarie causée à une marchandise par l'humidité.

P

Plein : indication portée dans la police d'assurance et déterminant l'engagement maximum des assureurs (par navire, convoi, expédition, événement).

Piraterie : acte de brigandage commis par des individus s'emparant par la violence et à main armée d'un navire ou de sa cargaison pour leur propre dans un but lucratif.

Police d'assurance : document écrit, signé par les deux parties, constituant la preuve matérielle du contrat passé entre l'assureur et l'assuré. Ce document précise les conditions de l'assurance par :

- des conditions générales qui décrivent les garanties proposées de façon générales et précisent les conditions de validité du contrat.
- des conditions particulières qui adaptent le contrat à la situation et au choix de chaque assuré.

Prime de reconstitution : prime additionnelle due au réassureur lors de la survenance d'un sinistre (le plus souvent calculée au prorata du sinistre).

R

Recours : réclamation adressée par l'assureur à l'amiable ou par la voie judiciaire aux tiers tenus pour responsables des avaries et pertes subies par les marchandises, en particulier des transporteurs.

Rétrocessionnaire : réassureur du réassureur.

Risques ordinaires : risques normaux de transport, par opposition aux risques de guerre, grèves, etc. qui sont qualifiés de « risques exceptionnels ».

S

Sauvetages : vente ou traitement de produits endommagés visant à limiter les pertes liées à un sinistre.

Sinistre : tout événement ayant entraîné un dommage ou une perte matérielle pour la marchandise ou le bien assuré.

Surprime : prime supplémentaire correspondant aux risques spéciaux ou aggravés dont l'assuré demande la garantie.

V

Valeur vénale : valeur marchande au jour du sinistre, selon les prix du marché.

Vice propre : dommage trouvant son origine dans la nature même de la marchandise indépendamment de toute influence extérieure.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE

PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE L'ASSURANCE TRANSPORT A LA LUMIERE DE L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL ET SOUS REGIONAL

TITRE I : Le cadre réglementaire international et sous régional de l'assurance transport

Chapitre I : L'environnement international de l'assurance transport

Chapitre II : L'environnement sous régional de l'assurance transport

TITRE II : La souscription de l'assurance transport au Sénégal et les résultats techniques de la branche

Chapitre I : La souscription de l'assurance transport

Chapitre II : Les résultats techniques de la branche transport

DEUXIEME PARTIE : POLITIQUE ET INSTRUMENTS EN MATIERE DE PROMOTION DE L'ASSURANCE TRANSPORT AU SENEGAL ET LES DIFFICULTES RENCONTREES

TITRE I : Les différentes stratégies de promotion de l'assurance transport

Chapitre I : Stratégie à caractère réglementaire : la domiciliation

Chapitre II : Stratégie à caractère institutionnel

TITRE II : Contraintes liées à la promotion de l'assurance transport et Enseignements à tirer de l'expérience sénégalaise

Chapitre I : Problèmes et contraintes liés à la promotion de l'assurance transport au Sénégal

Chapitre II : Les enseignements à tirer de l'expérience sénégalaise et les recommandations suggérées

CONCLUSION GENERALE

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

INTRODUCTION GENERALE

L'assurance qui est devenue aujourd'hui si quotidienne et banale au point de passer quasiment inaperçue, faut-il le reconnaître, a quand même permis à l'homme de modifier sa relation au malheur.

C'est ainsi que Georges POMPIDOU soulignait : *« le paysan était attaché à sa ferme, et si elle brûlait, il était malheureux, l'homme moderne est attaché à sa voiture, et si on la détruit, il est ennuyé. Il n'est qu'ennuyé parce qu'il y a l'assurance...il serait malheureux s'il n'y avait pas d'assurance ! On pourrait d'ailleurs parler longuement de la notion d'assurance. C'est à dire du besoin qu'a l'homme de s'assurer contre le malheur. Cela fait partie de la quête du bonheur. »*¹

En effet, s'il est aisé de constater que l'assurance s'est étendue à tous les secteurs d'activités de la vie de l'homme, encore faudrait-il en attribuer la paternité à l'assurance maritime. Colbert lui donnera ses lettres de noblesse avec l'ordonnance de la Marine de 1681 alors que les premiers contrats sont apparus au 15^e siècle avec les négociants florentins, génois et flamands.

C'est au 19^e siècle que l'assurance maritime s'est étendue aux autres modes de transport (fluvial, terrestre, ferroviaire).

L'extension au transport aérien a eu lieu au 20^e siècle. Le marché de l'assurance aviation couvre aujourd'hui l'ensemble des professions et des loisirs liés à l'aéronautique. Si la genèse de l'assurance aviation est intimement liée au développement de l'aviation civile, et plus particulièrement de l'aviation commerciale, les autres métiers ont vite eu aussi besoin de faire appel à un marché d'assurance spécialisé, connaissant parfaitement leurs risques et pouvant leur fournir un large montant de couverture. Ce sont donc des assureurs transports qui ont osé assurer les premiers risques aviation à la naissance de ce mode de transport qui a pris un essor considérable.

¹ Cité dans Eliashberg, Couilbault et Latrasse, *Les grands principes de l'assurance* ; 1992.

Mais c'est parce que l'assurance maritime a tout simplement englobé dans son domaine d'activités les autres modes de transport quand ils sont complémentaires d'un transport maritime, qu'on parle indifféremment d'assurance maritime et d'assurance transport.

L'assurance transport a su bien démontrer son utilité à tel point qu'elle est devenue comme l'a souligné M. YEATMAN: « *l'annexe indispensable et universelle à tous les contrats de vente ou d'achat de marchandises, en particulier de tous les contrats impliquant un transport international de ces marchandises.* »²

Elle a pour rôle, de procurer aux armateurs, aux chantiers de construction, aux industriels et négociants, notamment à l'importation et à l'exportation, une protection économique efficace contre la réalisation au cours du transport, d'un événement aléatoire susceptible d'entraîner la destruction partielle ou totale de leurs biens et de leur fournir une sécurité d'autant plus indispensable au développement de leurs entreprises que les capitaux engagés sont le plus souvent considérables. Elle garantit également les transporteurs pour leur responsabilité civile à l'égard des marchandises qui leur sont confiées.

En tant qu'assureur « dommages », l'assureur maritime intervient (à la suite de la réalisation d'un risque couvert) pour reconstituer le patrimoine de l'assuré, qu'il soit endommagé ou totalement détruit. En tant qu'assureur « responsabilité » il se substitue à l'assuré pour indemniser les tiers lésés (dans leur « personne » ou leurs biens) du fait de l'assuré, qu'il soit transporteur maritime ou propriétaire de navire.

Par ailleurs, la valeur des importations dans le monde ne cesse d'augmenter considérablement. En 2006 elle a atteint le chiffre de 12.380 milliards de dollars américains. Ce chiffre était en croissance de 15 % par rapport à l'année précédente. Et même si d'autres modes de transport concurrencent de nos jours les navires de mer, il

² Intervention de M. Jérôme YEATMAN dans le cadre du cycle de conférences organisé par l'IIA à Douala, le 9 Novembre 2007.

demeure avéré que 90 % du commerce international se fait toujours par voie maritime. Pour s'en convaincre il suffit de jeter un regard sur l'évolution des tonnages transportés par navires de mer au cours des dernières années qui se présente ainsi qu'il suit :

- 1995 : 4 milliards de tonnes
- 2000 : 6 milliards de tonnes
- 2006 : 8 milliards de tonnes ³

Aussi, parler de l'assurance transport en Afrique où le déficit des balances commerciales des Etats est dû en partie à des importations diverses et variées, mérite bien attention et réflexion.

Pour ce qui est du SENEGAL, la structure de la production est marquée par la prédominance du secteur des services qui représente plus de 50 % du produit intérieur brut.⁴ Néanmoins, il y a une forte tendance à l'augmentation des importations contrairement aux exportations.

A la vérité, la politique de promotion de l'assurance transport ne date pas d'aujourd'hui. Il faut reconnaître que la loi sur l'obligation d'assurance des facultés à l'importation et la domiciliation de cette assurance a fait les beaux jours de la branche transport à partir des années 80 ; donc bien avant l'entrée en vigueur du code CIMA en janvier 1995.

Toutefois, cette loi ne constitue pas une panacée au regard non seulement de la part importante des importations qui échappent à l'assurance, mais aussi de l'envergure de la branche qui ne se limite pas uniquement à l'assurance des facultés.

Sous ce rapport, il nous a paru important, eu égard à la nouvelle impulsion qui doit être donnée à l'industrie africaine de l'assurance, notamment en zone CIMA,

³ Intervention de M. Jérôme YEATMAN dans le cadre du cycle de conférences organisé par l'IIA à Douala, le 9 Novembre 2007.

⁴ Direction de la Statistique & de la Prévision (DSP) du SENEGAL.

d'apporter notre contribution en axant la réflexion sur : « Le Renforcement de la Politique de Souscription de l'Assurance Transport sur le marché CIMA : le cas du SENEGAL ».

En effet, toute industrie d'assurance requiert pour son émergence et sa pérennité une politique de souscription bien élaborée en fonction des réalités de son marché. Il sera ainsi question de mettre l'accent sur les possibilités, les voies et moyens de rendre plus solide, plus efficace la manière de vendre l'assurance transport aux preneurs d'assurance, mais aussi la façon de l'assureur de mener ses relations avec ses derniers. L'approche aura donc pour objet de passer au peigne fin l'arsenal mis en place ainsi que les acteurs concernés.

Mais au fait pourquoi renforcer la politique de souscription de l'assurance transport au Sénégal? Faut-il la renforcer parce qu'elle est menacée de l'intérieur et / ou de l'extérieur? Quels sont les maillons faibles du système? Quelles sont les contraintes majeures qui pourraient empêcher le développement de la branche et quelles sont les valeurs assurables concernées? Quelles sont les instances qui pourraient produire des solutions opérationnelles ?

En réalité, le renforcement de la politique de souscription se justifie en ce sens que le monde des transports a ses lois particulières. En effet, l'assurance transport en zone CIMA, donc au Sénégal s'intègre à l'environnement juridique, économique et commercial des échanges internationaux. Il serait difficile de vouloir la dissocier de l'ensemble des opérations propres au commerce international.

Somme toute l'assurance transport englobe plusieurs domaines à savoir :

- L'assurance des corps de navires maritimes, lacustres ou fluviaux, des corps aériens, des engins spatiaux, des plates formes de recherche pétrolière ;
- L'assurance des marchandises transportées par voie maritime, routière, ferroviaire, fluviale, lacustre ou aérienne ;

- L'assurance des responsabilités civiles des transporteurs maritimes, fluviaux, lacustres, routiers, ferroviaires ou aériens.

Toutefois, il ne sera pas envisagé dans le cadre de ce travail l'étude de l'ensemble de ces composantes et ce, au regard des spécificités de notre industrie des assurances.

Les besoins en assurance transport dans le marché sénégalais font que cette étude ne portera pas sur l'ensemble de toutes les composantes de la branche. Ainsi notre domaine d'investigation portera essentiellement sur l'assurance des facultés transportées (par voie maritime, aérienne, terrestre), l'assurance des corps de navires et d'aéronefs et certaines assurances de responsabilités afférentes aux assurances de dommages citées.

Pour cela et dans un souci constant de situer la réflexion dans le contexte actuel de globalisation, il nous a paru judicieux de présenter la situation de l'assurance transport au Sénégal à la lumière de l'environnement international et sous régional (partie I). Cette approche permettra de mieux appréhender la politique et les instruments en matière de promotion de l'assurance transport au Sénégal, en mettant en relief les différentes stratégies mises en place, les problèmes et contraintes à la promotion, mais aussi les enseignements à tirer de cette expérience et les recommandations suggérées (partie II).

PREMIERE PARTIE :
PRESENTATION DE L'ASSURANCE
TRANSPORT AU SENEGAL A LA LUMIERE
DE L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL ET
SOUS REGIONAL

Le droit des transports est un droit qui remonte à des usages extrêmement anciens. En plus, il est précisé par de nombreuses conventions internationales. Aussi, serait-il important d'envisager une analyse qui décrirait le cadre réglementaire dans lequel doit se mouvoir le marché sénégalais de l'assurance transport.

TITRE I : Le cadre réglementaire international et sous régional de l'assurance transport

Il sera question ici de mettre en exergue le dispositif juridique mis en place en droit des transports tant au plan international que sous régional. Celui-ci constitue en effet, le substrat de l'assurance transport.

CHAPITRE I : L'environnement international de l'assurance transport

Mener une bonne politique en matière d'assurance transport requiert sans doute une connaissance voire une certaine maîtrise des principaux textes régissant le droit des transports. C'est aussi ne pas perdre de vue les caractères permanents et spécifiques du contrat d'assurance transport.

SECTION I : Les principales conventions internationales en matière de transport

Dés qu'une marchandise périt ou est endommagée durant son transport, une perte économique pour le vendeur ou un retard pour l'acheteur sont enregistrés. Qui doit supporter ces conséquences dommageables ? A qui les transférer ? Aux assureurs facultés ou aux transporteurs ?

De ce fait, méconnaître les dispositions réglementaires dont bénéficient les transporteurs par les conventions internationales ou les usages peut être fatal pour les intéressés à l'opération d'assurance.

Ainsi nous distinguerons le transport maritime des autres modes de transport.

PARAGRAHE I : Les conventions relatives au transport maritime

Il existe deux conventions phares en la matière : la convention de Bruxelles et la convention de Hambourg. Elles ont inspiré les polices de responsabilité civile. Nous citerons cependant pour mémoire les autres conventions.

A/ La convention de Bruxelles sur l'unification de certaines règles en matière de transports maritimes sous connaissement

Encore appelée Règles de la « Haye-Visby », cette convention a été signée le 25 Août 1924 et est entrée en vigueur le 2 juin 1931. Elle a été modifiée en 1968 par le protocole de Visby entré en vigueur le 23 Juin 1977.

Ces règles font ainsi figure de prou dans la normalisation progressive opérée dans les rapports entre armateurs - transporteurs et chargeurs. Les points saillants de la convention sont les suivants :

- **Etendue de la responsabilité** : elle est de sous-palan à sous-palan.
- **Fondement de la responsabilité** : faire due diligence raisonnable pour mettre le navire en bon état de navigabilité, mais ceci avec beaucoup d'exceptions. Autrement dit, le chargeur bénéficie d'office d'une dispense de preuve. Toutefois, le transporteur peut évoquer l'un des 17 cas exceptés pour s'exonérer.

- **Limitation de responsabilité pour perte et dommage** : 666,66 DTS⁵ par colis ou 2 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées.
- **Avis de réclamation pour perte et dommage** : le délai est de 3 jours pour les pertes ou dégâts non apparents. Tout dégât ou perte apparent devrait être signalé immédiatement.
- **Délai de prescription** : un (1) an.
- **Document de transport** : le connaissement, un document de transport négociable.

B/ La convention de Hambourg sur le transport de marchandises par mer

Encore appelée Règles de Hambourg, cette convention a été signée le 31 Mars 1978 et est entrée en vigueur le 1^{er} Novembre 1992.

En effet, au lendemain de la mise en place des règles de la Haye, tant du côté des transporteurs que du côté des chargeurs, mais pour des raisons opposées, naissait un sentiment d'insatisfaction qui s'est d'ailleurs accru avec le temps.

A leur arrivée sur l'échiquier de la politique internationale, les pays en développement trouvèrent, dans leurs rapports avec l'ensemble des pays du Nord, des normes qu'ils estimaient ne refléter que les seuls intérêts de leurs partenaires occidentaux.

Les règles de la Haye n'étaient pas épargnées par ces critiques, de sorte qu'à l'image du nouvel ordre économique international que les pays du Sud appelleront de tous leurs vœux, on parlera d'un nouvel ordre maritime international.

⁵ Droit de Tirage Spécial coté quotidiennement par le FMI et qui est composé d'un panel de plusieurs monnaies (Dollar américain, Deutsch, Yen, Livre, l'Euro).

Ainsi, sous cette panoplie de pressions, la communauté internationale, dans un souci d'uniformisation et d'équité du droit dans les relations entre les différents partenaires du transport maritime, a été amenée à décider l'élaboration d'une nouvelle convention : celle de Hambourg.

Sous réserve de ces précisions, la convention présente les caractéristiques suivantes :

- **Etendue de la responsabilité** : pendant la durée de la garde de la marchandise par le transporteur ou selon les termes de la convention : « *de la prise en charge à la livraison* ».
- **Fondement de la responsabilité** : le régime de la présomption de faute ou de négligence est le système retenu. C'est dire que lorsque l'une de ses obligations n'est pas remplie, le transporteur est présumé en faute, en ce sens qu'il est immédiatement déclaré fautif. Il ne peut se libérer qu'en prouvant que lui-même, ses préposés ou mandataires n'ont commis aucune faute, puisqu'ils ont « *pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'événement et ses conséquences* ». Des dispositions spéciales s'appliquent en cas d'incendie ou de transport d'animaux vivants.
- **Limitation de la responsabilité pour perte ou dommage** : 835 DTS par colis ou unité de chargement ou 2,5 DTS par kilogramme de poids brut des marchandises perdues ou endommagées ; la limite la plus élevée étant applicable. En cas de retard à la livraison, la responsabilité du transporteur est limitée à une somme correspondant à 2,5 fois le fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises par mer.
- **Avis de réclamation** : 15 jours pour pertes ou dommages non apparents.
- **Délai de prescription** : deux (2) ans.
- **Document de transport** : connaissance et autres documents.

Après l'exposé des grandes lignes de chacune des deux conventions, il convient de préciser que malgré le large domaine d'application de la convention de Hambourg, il y

a toujours de quoi craindre pour l'uniformisation de ce droit car la cohabitation a duré plus longtemps que prévue.

Aujourd'hui, les Etats sont partagés entre les deux conventions. Quant au Sénégal, il est soumis à la convention de Hambourg qu'il a ratifiée le 17 mars 1986.

C/ Autres conventions du transport maritime

Parallèlement aux deux conventions qui viennent d'être examinées, l'on citera pour mémoire quelques autres conventions :

- La convention de Londres du 23 janvier 1969 relative à la jauge des navires. Elle a remplacé celle d'Oslo de 1947 qui continue de s'appliquer aux navires mis en construction avant le 18 juillet 1982, date d'entrée en vigueur de la convention de Londres ;
- L'abordage, l'assistance et le sauvetage ont fait l'objet d'une réglementation par la convention internationale de Bruxelles du 23 septembre 1910 ;
- La convention de Bruxelles du 25 août 1924 sur la responsabilité des propriétaires de navires de mer ;
- Les conventions sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires du 10 octobre 1957 et 1979 ;
- Les conventions de Bruxelles du 10 mai 1952 : la première sur la compétence pénale en matière d'abordage et autres événements de navigation; la deuxième sur la compétence civile en matière d'abordage et la troisième sur la saisie conservatoire des navires ;
- La convention de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution ;
- La convention de Londres du 19 novembre 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes ;
- La convention sur l'assistance en mer de 1989 ;
- La convention des Nations Unies de 1980 sur le transport multimodal international de marchandises.

PARAGRAHE II : Les conventions relatives aux autres modes de transport

Dans l'espace OHADA, il convient de citer l'Acte Uniforme du 22 mars 2003 relatif aux contrats de transport de marchandises par route.

Au niveau international, aucune convention n'a été conclue en matière de transport fluvial. En revanche, le transport ferroviaire est régi, pour les marchandises par la convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer (CIM) conclue le 14 octobre 1890 à Berne. Quant à la route, c'est la convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) signée à Genève le 19 mai 1956.⁶ L'aviation est régie par la convention de Montréal de 1999. Celle-ci a remplacé la convention de Varsovie du 12 octobre 1929.

Les parties peuvent se soumettre contractuellement aux conditions de la convention, en adoptant des clauses de « Paramount ».⁷

La plupart de ces conventions contiennent des dispositions déclarant que le transporteur est responsable dès qu'un dommage survient, sauf s'il établit que celui-ci est dû à l'une des causes limitativement énumérées par les textes.

Le transporteur routier bénéficie d'un jeu de six causes présumées d'exonérations supplémentaires. Pour être indemnisé, le chargeur devra prouver que le dommage n'est pas dû à l'un de ces événements.

Le transporteur aérien est responsable du dommage, sauf s'il prouve qu'il a tout fait pour l'éviter.

⁶ La CIM et la CMR sont de dimension régionale car limitées à l'EUROPE.

⁷ La clause Paramount est une clause insérée dans un contrat de transport et donnant effet aux dispositions de certaines conventions internationales (par exemple Hambourg).

La réparation des dommages, est, en outre, plafonnée et forfaitaire ; le calcul s'effectuant par colis ou kilogramme : 8,33 DTS par kilogramme pour le transport routier ; 17 DTS par kilogramme pour le transport ferroviaire et 16,58 DTS par kilogramme sauf déclaration d'intérêt pour le transport aérien.

Au demeurant, quelque soit le mode de transport, le transporteur assume une responsabilité contractuelle en délivrant un titre de transport : connaissance, lettre de transport aérien, lettre de voiture etc.

Toutefois, il faut souligner que des causes de déplaçonnement sont prévues mais elles diffèrent en fonction des conventions. En maritime, c'est le dol commis par le transporteur et la faute inexcusable. Pour le transport aérien, seule la faute inexcusable est retenue. Dans le domaine de la route, c'est le dol et la faute lourde ; la faute lourde est équipollente au dol mais se distingue de la faute inexcusable qui constitue un comportement téméraire du transporteur qui doit avoir eu conscience de prendre des risques. Il faut aussi ajouter que les juges de chaque pays ont une interprétation différente de ces notions.

C'est pourquoi, le propriétaire de la marchandise transportée, acheteur ou vendeur selon les termes du contrat, a donc intérêt à assurer les risques du transport, d'autant que la mise en œuvre de la responsabilité du transporteur est toujours lente et incertaine.

Dans ce sillage, Barthélemy MERCADAL, agrégé des facultés de Droit de Bruxelles recommande d'étudier les conventions et de combler par des assurances de facultés les failles qu'elles contiennent au sujet de la réparation des dommages.

Aussi, l'assureur transport doit-il suivre de près l'évolution de ces différentes conventions ; de même qu'il ne devrait pas perdre de vue la nature commerciale et internationale de l'opération d'assurance transport.

SECTION II : La dimension internationale et commerciale de l'assurance transport

Le contrat d'assurance transport recèle des aspects qui participent du droit commun de l'assurance, tel son caractère aléatoire et consensuel.

L'accent sera mis ici sur les traits par lesquels l'assurance transport se démarque de ce droit commun. C'est une activité par essence internationale et se signale par sa vocation exclusivement commerciale.

PARAGRAPHE I : La dimension internationale de l'assurance transport

Les transports les plus importants sont internationaux. En effet, la plupart des transports maritimes de marchandises s'effectuent au-delà des frontières. Ce qui explique notamment le fait que l'assurance transport ne puisse pas être soumise à des réglementations strictement nationales.

Cette caractéristique impose aux assureurs des méthodes de travail particulières, les obligeant à collaborer avec tous les acteurs internationaux, à bien appréhender les circonstances des risques liés à cette activité et à maîtriser les contours du contentieux.

A/ Les acteurs

Deux institutions à savoir le Llyod's et les Clubs Protection et Indemnity (P&I) témoignent principalement du fait que la Grande Bretagne ait conservé la haute main sur l'assurance maritime même si cette suprématie est aujourd'hui mise à rude épreuve.

- Le Llyod's est un groupe d'individus fortunés appelés les « names » qui, moyennant des cotisations, engagent leur patrimoine en garantie des risques souscrits.

L'institution qui était riche de plusieurs membres a subi les effets d'une crise qui l'a secouée vers les années 1990. Cette crise leur a sévèrement rappelé que cet engagement est illimité. En plus, cet engagement est personnel : aucune solidarité n'existe entre les membres et les syndicats au sein desquels ils se regroupent, dénués de personnalité morale, ne sauraient faire office d'écran. C'est pourquoi, jadis entièrement consacré au commerce maritime, le Llyod's a depuis longtemps diversifié son activité.

- Les clubs (P&I), assureurs de responsabilité, sont des organismes internationaux en dépit de leurs racines britanniques.

En effet, la couverture de la responsabilité de l'armateur par l'assurance corps reste souvent limitée. Elle est loin de suffire à couvrir la vaste gamme de responsabilités susceptibles d'être encourues de nos jours par un armateur du fait d'événements se produisant à bord du navire assuré ou en relation avec sa navigation, son utilisation ou son exploitation (telles des obligations liées à la sauvegarde de la vie humaine en mer, une pollution, un relèvement d'épaves, une quarantaine ou des amendes douanières etc.).

Tel est donc l'objet des garanties proposées par les clubs P&I qui sont des associations mutuelles d'armateurs, à cotisations variables, assurant les risques non couverts par les compagnies commerciales.

Leur apparition au milieu du 19^e siècle est venue de l'abolition du monopole du Llyod's et de l'institution d'une responsabilité de l'armateur pour préjudices corporels. Toutefois, ils n'admettent que des armateurs qui peuvent justifier de leur professionnalisme et qui exploitent des navires d'un certain tonnage (500 tonneaux de jauge brute).

Enfin, il faut préciser que longtemps les clubs britanniques, seuls assureurs de la responsabilité des armateurs, couvrirent plus de 90% du marché mondial. Mais ce monopole a disparu et des concurrents se sont développés en Scandinavie et au Japon. Néanmoins l'on verra que la prééminence du marché britannique se répercute sur le contentieux.

Ces deux institutions sont à même de nous édifier sur les méthodes de travail qui doivent être celles de l'assureur transport. Ce dernier doit être constamment à la recherche d'informations à l'échelle de la planète afin d'offrir aux assurés les garanties adéquates à des tarifs compétitifs.

Au surplus, l'assureur transport doit avoir recours à un réseau mondial d'experts et de représentants (commissaires d'avaries). Dans cette optique, le Sénégal, à l'instar de la plupart des pays de la CIMA, travaille en étroite collaboration avec le Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de France (CESAM).

- L'activité principale du CESAM réside dans la mise à disposition de ses adhérents et assurés des services d'expertise et de conseil à vocation technique et juridique, tels que les constats d'avaries, les études de risques, les missions de prévention et surtout la gestion des sinistres, leur règlement, l'exercice des recours et des procédures de contentieux.

En effet, qu'il s'agisse d'événements survenus au corps du navire, à des installations portuaires ou affectant des marchandises transportées par voie maritime, terrestre, aérienne ou fluviale, il est indispensable de prendre sans délai des mesures techniques et juridiques pour sauvegarder les intérêts en jeu. S'agissant principalement des commissaires d'avaries, leur mission principale consiste à représenter les assureurs dans la constatation des dommages, pertes et avaries survenus aux marchandises assurées au cours du transport.

B/ Les risques liés au caractère international de l'activité

Essentiellement internationale, l'activité maritime est exposée aux risques liés à l'éloignement, aux différences de coutume, de langue et à la fiabilité incertaine d'opérateurs incontrôlables.

L'assureur, ainsi soumis par ricochet aux risques du commerce international, est tenu de les prendre spécialement en compte, ne serait-ce que pour exclure de sa garantie certains risques.

Quant à la difficulté du contrôle, il faut remarquer que le caractère international du risque en représente souvent un facteur d'aggravation, ce qui requiert donc une vigilance particulière.

Mais, cette difficulté n'est récurrente que dans les ports où la manutention et le transit font l'objet d'un monopole d'Etat. Dans pareil cas, les facultés peuvent se trouver confiées à des services dont la sécurité laisse à désirer.

Pour toutes ces raisons, l'assureur transport doit nécessairement se préparer à l'utilisation fréquente des langues étrangères, dont évidemment l'anglais. Il doit aussi être prêt à travailler dans de nombreuses devises étrangères.

C/ Un contentieux international

Nous avons déjà eu à parler de l'application d'un droit dont les sources comportent de nombreuses conventions internationales d'origine publique ou privée. Ce qui ne manquera pas sans doute de déteindre sur le contentieux.

En effet, le caractère international de l'assurance maritime se manifeste par la dispersion du contentieux. L'assureur peut être appelé à agir en justice partout où son assuré aux droits duquel il est subrogé, peut lui-même se trouver agir ou être assigné. Ainsi se voit-il couramment opposer des clauses des connaissements attribuant compétence à une juridiction étrangère : pour peu que le for ainsi désigné soit difficile

d'accès et que l'enjeu en cause soit modeste, ces causes aboutissent à le priver de son recours.

L'on constate que la plupart des clauses compromissaires renvoient à l'arbitrage à Londres et maintes solutions dépendent des juridictions britanniques. Pour exemple, nous citerons le cas d'une règle des clubs P&I obligeant l'armateur adhérent à indemniser sa victime avant de prétendre lui-même à remboursement et qui a été jugée opposable à la victime. Du coup, si celle-ci n'a pu être payée, son débiteur étant insolvable, il lui est interdit de se retourner contre le club.

Cette règle, dite « pay to be paid » n'a pas cours en matière de réassurance, dès lors que les termes d'un traité n'imposent pas à l'assureur cédant de payer ses assurés avant de percevoir le règlement de la part de ses réassureurs.

Sous cet angle, il importe pour l'assureur transport de toujours prendre en compte la possibilité de souscrire des risques situés à l'étranger.

Précisons tout de même, que dans le marché sénégalais, il est souvent prévu dans les polices d'assurance « une clause de législation applicable » attribuant compétence aux juridictions nationales ; le contrat lui-même étant régi par les lois et décrets en vigueur sur le territoire national et par les références au code CIMA.

Mais, il demeure que ce caractère international fait qu'aujourd'hui les parties au contrat d'assurance transport ont besoin de souplesse.

Paragraphe II : La dimension commerciale de l'assurance transport

Le marché des assurances transport est très structuré. Les assureurs transports traitent spécialement avec d'autres professionnels, commerçants ou industriels. C'est ainsi que dans la plupart des législations et notamment le Code de Commerce français qui a inspiré le législateur CIMA il est précisé que : « toutes assurances concernant le commerce de mer sont des actes de commerce ».

L'assurance maritime ayant pour objet de garantir des navires de commerce, et les marchandises qu'ils transportent, des navires de pêche et de plaisance, elle a une vocation exclusivement commerciale.

Cette spécificité commerciale se reconnaît au régime de l'assurance, exactement adapté aux contraintes particulières des opérations de transport maritime de marchandises.

Etant une affaire de spécialistes, l'assurance transport relève de la libre stipulation des parties. Donc l'assurance maritime tolère difficilement d'être soumise à des dispositions d'ordre public.

Du reste, diverses règles, inconnues ailleurs, sont directement calquées sur les besoins du commerce international. Ainsi, parce que les marchandises assurées sont destinées à être négociées, l'assurance facultés anticipant leur revente à une personne inconnue lors de la souscription, peut être souscrite pour le « *compte de qui il appartiendra* ».

Une autre règle, caractéristique de la finalité commerciale de l'institution, opère en cas d'avaries des marchandises. Pour en évaluer le montant, le règlement prend en compte, outre la détérioration matérielle, les fluctuations des cours à l'arrivée. Ce mode de calcul dit règlement par quotité, permettait d'assurer sans le dire le profit escompté, lorsque cela était encore interdit.

Que l'on ne s'y trompe pas encore une fois : le caractère commercial de l'assurance maritime n'en exclut pas le principe indemnitaire. Nul n'y peut plus qu'ailleurs réclamer le bénéfice de l'assurance s'il n'a éprouvé de préjudice.

En plus, à l'opposé des assurances terrestres, en assurance maritime on a de nombreux intervenants. D'une part ceux chargés de la navigation proprement dite : armateurs, affréteurs, capitaines et marins. D'autre part les auxiliaires du transport à savoir : les transitaires, les consignataires, les commissionnaires de transport, les

manutentionnaires, les courtiers maritimes etc. Ces intervenants sont très au fait des échanges commerciaux et ont le sens de leurs intérêts.

C'est d'ailleurs ce qui fait que les assureurs transport n'ont pas le souci d'adapter leur vocabulaire pour éviter d'être mal compris par des particuliers. Ainsi, de nombreux termes se réfèrent aux particularités de l'activité des transporteurs et au droit applicable : avaries communes, facultés, freinte de route, baraterie de patron, affréteur, etc.

Au surplus, rappelons que le contrat d'assurance constitue, avec le contrat de vente et le contrat de transport, le support juridique indispensable à la réalisation d'une opération commerciale. C'est pourquoi, en matière d'assurance des marchandises transportées par voie de mer, le contrat d'assurance intervient non seulement pour indemniser le propriétaire des biens en cas de réalisation d'un risque couvert, mais également comme instrument de crédit et instrument du commerce extérieur.

Aucun banquier, en effet, ne consentirait à financer une opération commerciale en l'absence des documents négociables que sont le connaissement et le certificat d'assurance qui représentent juridiquement la marchandise.

Aussi, pour avoir un contrôle global de leurs droits et obligations, les opérateurs du commerce extérieur ont à leur disposition des contrats de vente type élaborés par la Chambre de Commerce Internationale et qui sont universellement connus sous l'appellation d' « *Incoterms*⁸ » ou « *Termes du commerce international* ».

Ces incoterms rédigés depuis 1936 et modifiés plusieurs fois sont au nombre de treize (13). Ils ont été redéfinis en 1990 et en dernier lieu, en 2000, avec, pour la première fois la participation des Etats-Unis.

Chaque incoterm détermine les obligations réciproques du vendeur et du chargeur, en particulier :

- Le moment du transfert des risques ;

⁸ International Commercial Terms.

- La répartition des frais ;
- Les documents dus par les parties ;
- Les renseignements que les parties doivent se communiquer.

Les incoterms les plus usités étant la vente FOB (Free on Board ou Franco Bord) et la vente CIF (Cost Insurance Freight ou Coût Assurance Fret).

Dans la vente FOB, le vendeur a rempli ses obligations de livraison quand la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement désigné par le contrat. L'assurance des risques de transport est donc souscrite par l'acheteur.

Pour la vente CIF, le transfert des risques s'effectue également lorsque la marchandise passe le bastingage du navire mais le vendeur doit souscrire une assurance sur facultés pour le compte de l'acheteur conformément au contrat de vente.

Il résulte des développements qui précèdent que la connaissance de ce vocabulaire spécifique est évidemment un préalable à la pratique de l'assurance transport.

Autant il est fondamental pour l'assureur transport sénégalais de suivre l'évolution mondiale à tout point de vue du secteur des transports, autant il demeure important pour lui de s'intéresser de près au dispositif juridique mis en place dans les autres pays de la zone CIMA.

Chapitre II : L'environnement sous régional de l'assurance transport

L'Afrique est l'un des continents qui connaît le plus de paradoxes. Quelque part, l'enjeu des matières premières place ce continent dans une position relativement favorable devenant ainsi une préoccupation des grandes puissances. Au même moment, aucune de celles-ci n'en fait pour autant son principal champ d'action.

Cet état de fait a amené les décideurs africains à se donner les moyens de participer au nouvel élan économique. En optant pour une intégration régionale, l'industrie des assurances n'a pas été laissée en rade. Le développement de la profession d'assurance s'effectue aujourd'hui sur une excellente base : le code CIMA.

Cette réglementation unique a précisé les branches pour lesquelles les assureurs peuvent demander l'agrément. Toutefois, elle exclut les assurances maritimes de son champ d'application. Ainsi s'opère un renvoi exprès du code en faveur des législations nationales appelées à prendre les dispositions juridiques et pratiques nécessaires.

Section I : Le renvoi du code CIMA aux législations nationales

Le traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les Etats Africains Francophones, a eu entre autres objectifs, de favoriser la constitution sur l'ensemble de ces pays, d'un marché élargi et intégré réunissant les conditions d'un équilibre satisfaisant d'un point de vue technique, économique et financier.

Aujourd'hui, l'article 328 du code CIMA autorise les assureurs à demander l'agrément pour les branches suivantes :

- Branche 5 : corps de véhicules aériens ;
- Branche 6 : corps de véhicules maritimes, lacustres et fluviaux ;
- Branche 7 : Marchandises transportées ;

- Branche 10 : Responsabilité Civile des véhicules terrestres automoteurs (seuls les contrats couvrant la responsabilité du transporteur relèvent de la branche transport) ;
- Branche 11 : Responsabilité civile des véhicules aériens ;
- Branche 12 : Responsabilité des véhicules maritimes, lacustres et fluviaux.

Pour l'essentiel, ces branches sont pratiquées par la majorité des compagnies d'une certaine taille de la zone CIMA. Toutefois, il y a lieu de s'attarder sur la branche 7 relative aux marchandises transportées.

En effet, il faut partir de l'article 1^{er} du livre I, Titre I du code Cima qui dispose : « *les titres I, II et III du présent livre ne concernent que les assurances terrestres. Ils ne sont applicables ni aux assurances maritimes, ni aux assurances fluviales.....* ».

Rien qu'à ce stade, l'on se rend compte du sort que le législateur CIMA réserve à l'assurance maritime. Et cela se confirme avec le titre II du Livre I dont l'intitulé est sans équivoque : « *Règles relatives aux assurances de dommages non maritimes* ».

C'est avec le livre II : « *Les assurances obligatoires* », notamment en son titre II : « *L'assurance des facultés à l'importation* » que les nuages semblent se dissiper. Ce titre qui comporte un seul et unique article 278 intitulé : Assurance des facultés à l'importation dispose : « *l'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient. Elle est alors régie par les dispositions spécifiques de ces législations* ».

Sans entrer dans les méandres de la hiérarchie des normes, on serait tenté ici d'établir un parallèle entre le droit de la zone CIMA et celui de l'Union Européenne, tout au moins pour ce qui est des assurances obligatoires.

En réalité, le titre I du livre II traitant de l'assurance des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi remorques a l'allure d'un « *règlement* ». De portée

générale, les dispositions y figurant sont obligatoires dans tous leurs éléments, et elles sont directement applicables dans tout Etat membre, du moins en ce qui concerne la garantie responsabilité civile comme il est précisé à l'article 204 dudit code.

En revanche, l'obligation d'assurance des facultés à l'importation a des relents de « directive ». Les dispositions de l'article 278 précité sont destinées aux Etats membres et non aux particuliers. Elles fixent des résultats à atteindre tout en laissant aux instances nationales leur compétence et le choix des formes et des moyens pour y parvenir.

Ainsi, à la faveur de l'obligation de domiciliation, faudrait-il rappeler la 3^e Session à Santiago de CHILI en 1972 de la CNUCED où a été prise une résolution invitant « *les pays en développement à prendre des mesures en vue de permettre à leurs marchés nationaux d'assurances de couvrir à l'intérieur, eu égard à leurs intérêts économiques nationaux les opérations d'assurances générées par leurs activités économiques y compris leur commerce extérieur, ce dans la mesure où cela est techniquement faisable* ».

C'est ainsi que s'agissant de l'assurance maritime des facultés, M. BUOL, alors chef du programme spécial en assurance de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) a eu à préciser : « *les gouvernements des pays développés, ainsi que les représentants des grands centres internationaux d'assurance ont admis les vues de la CNUCED, selon lesquelles les pays en voie de développement doivent prendre des mesures pour favoriser leurs marchés nationaux d'assurances maritimes, reconnaissant qu'à long terme, l'expansion des marchés d'assurances maritimes pleinement développés ne pourraient que servir les intérêts des usagers et du commerce international en général....* »

Forts de l'esprit de cette résolution et du rapport ultérieur du groupe de travail de la commission de réglementation internationale des transports maritimes, les Etats de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurance des Etats Africains (CICA)

avaient pris les dispositions nécessaires en vue de l'instauration de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation.

Section II : La teneur des textes nationaux

Toutes les réglementations concernant la domiciliation de l'assurance dans les pays importateurs trouvent un fondement juridique. C'est en réalité l'application pure et simple de la législation stipulant que les risques nationaux doivent être couverts sur le marché local et non pas directement à l'étranger.

S'il demeure vrai que l'importateur est propriétaire des marchandises à partir du moment où celles-ci sont chargées à bord du navire, il va sans dire que c'est toujours le pays importateur qui paie la prime d'assurance, que ce paiement soit ou non identifiable dans la balance des paiements.

Sur ce, la recommandation de la CNUCED avait pour objectifs de :

- Mettre fin aux importations CAF ;
- Retenir localement la prime d'assurance relative à la marchandise importée ;
- Atténuer le déficit des balances commerciales des Etats Africains ;
- Donner aux importateurs des garanties plus adaptées à leurs marchandises ;
- Assurer le règlement des avaries constatées sur les marchandises par des compagnies agréées et installées dans le pays de l'importateur ;
- Promouvoir le développement de l'industrie naissante d'assurance ;
- Contribuer au financement de l'économie nationale.

Les pays de la CIMA, séduits par cette vision salubre ont institué l'obligation de domiciliation à travers différents textes que sont :

- a- BENIN : décret n° 83-406 du 16-11-1983 : l'obligation concerne toutes les marchandises à l'importation auprès de la SONAR (Société Nationale d'Assurance et de Réassurance) ;
- b- BURKINA FASSO : ordonnance n° 83-022 du 17-11-1983 et son décret d'application du 06-08-1976 : assurance auprès de toute entreprise agréée ;
- c- CAMEROUN : loi n° 75-14 du 08-12 -1975 et son décret d'application du 06-08-1976 : assurance auprès de toute entreprise agréée ;
- d- CENTRAFRIQUE : ordonnance n° 83-02 du 02-08-1983 et son décret d'application n° 84-128 du 27-04-1984 : assurance auprès de toute entreprise agréée ;
- e- CONGO : arrêté n° 08-652 du 31-10-1977 : assurance auprès de l'ARC (Assurances et Réassurances du Congo) ;
- f- COTE D'IVOIRE : ce fut la loi n° 84-485 du 23-07-1984 et son décret d'application n° 86-486 du 01- 07-1986 : assurance auprès de toute entreprise agréée. Ce texte fut abrogé dans son volet domiciliation. Mais l'ordonnance n° 2007-478 du 16 mai 2007 a modifié celle n° 97-444 du 08-08-1997 portant obligation d'assurances des biens et marchandises de toute nature à l'importation. Cette assurance se fait aujourd'hui auprès de toute entreprise agréée ;
- g- GABON : ordonnance n° 6-79-PR du 22-02-1979 : assurance auprès de toute entreprise agréée ;
- h- MALI : loi n° 81-78-AN-RM du 15-08-1981 et son décret d'application n° 3364 du 14-07-1984 : assurance auprès de toute entreprise agréée
- i- NIGER : ordonnance n° 85-15 du 23-05-1985 et décret n° 85-52 du 23-05-1985 : assurance auprès des entreprises locales ;
- j- TCHAD : décret n° 736 du 15-11-1985 ; arrêté n° 19 du 02-04-1986 : assurance auprès de toute entreprise agréée ;
- k- TOGO : loi n° 87-07 du 03-07-1987 et décret n° 87-104-1987 : assurance auprès de toute entreprise agréée au Togo.

De l'examen de ces différents textes, il ressort que l'obligation de domiciliation ne concerne que les marchandises à l'importation. Ce qui peut aisément se comprendre car l'extension de cette loi aux exportations pourrait être de nature à engendrer des effets négatifs sur leur développement ou leur promotion sans compter les incompatibilités qui pourraient naître de ce fait avec la réglementation des pays partenaires qui auraient institué à leur tour les mêmes obligations d'assurances.

Au surplus, pour l'essentiel, la garantie exigée est la garantie « FAP SAUF » pour les facultés maritimes et « Accidents Caractérisés » pour les facultés aériennes et terrestres.

Précisons que le Sénégal fait partie des pays qui ont eu à instaurer cette obligation. Toutefois l'occasion nous sera donnée d'en parler dans la seconde partie de ce travail en tant qu'instrument de la promotion de l'assurance transport. Ce sera aussi le moment choisi pour passer en revue les autres aspects qui entourent l'obligation de domiciliation.

Ce survol de l'environnement général auquel se reconnaît le Sénégal, a le mérite d'éclairer la compréhension qu'il convient d'avoir de la pratique en matière de souscription de l'assurance transport sur le marché sénégalais.

TITRE II : La souscription de l'assurance transport au Sénégal et les résultats techniques de la branche

A l'instar de la majorité des marchés d'assurance, le marché sénégalais des transports connaît une relative expansion. Celle-ci peut se mesurer à l'aune de la souscription proprement dite et à l'examen de quelques résultats techniques de la branche.

Chapitre I : La souscription de l'assurance transport

En application des pratiques internationales et des dispositions du code CIMA, l'assurance maritime et transport au Sénégal peut se résumer comme suit : les assurances facultés, les assurances corps de navires et les autres assurances du propriétaire (responsabilité civile, assurance aviation et assurance de plaisance).

Section I : Les assurances sur facultés

L'assurance des marchandises transportées (ou facultés) constitue une part importante de l'activité des assureurs transports. Cette assurance s'inscrit dans un cadre juridique ouvert et s'adapte en permanence aux évolutions des risques de transport et du commerce dont elle est issue.

Elle concerne les biens transportés par voie maritime, terrestre et aérienne. Mais avant de passer en revue l'assurance de ces différents modes de transport, il convient d'examiner le coût de l'assurance.

Paragraphe I : La prime d'assurance

Le coût de l'assurance et ses composantes ont leur importance car ils déterminent l'opportunité de s'assurer en transport international.

La prime est généralement exprimée sous forme de pourcentage de la valeur assurée. Pour déterminer ce taux, l'assureur tient compte de plusieurs paramètres qui sont les suivants :

A/ La nature de la marchandise

Elle peut être fragile, sujette au vol comme elle peut être périssable. Ainsi, nous avons les céréales ou denrées alimentaires (riz, maïs, blé, sorgho, sucre, café, cacao..) ; les produits alimentaires manufacturés ; les produits chimiques (soufre, pesticides, ..) ; les appareils électroménagers ; les minerais (phosphates, manganèse, clinker, gypse, charbon, houille...) ; les équipements et engins de chantiers (caterpillar, grue...) ; les pièces de rechange ou détachées industrielles et automobiles ; les véhicules ; les hydrocarbures (fuel, pétrole) ; le gaz liquéfié ; les objets et effets personnels des particuliers ; les produits périssables (fruits, légumes, poissons) etc.

B/ La nature de l'emballage

Un petit exemple suffit à en montrer l'importance : une marchandise à nu sur une palette est plus exposée qu'une marchandise placée dans une caisse aux planches jointives.

Ainsi il existe plusieurs modes d'emballage :

- Conteneurs (20 pieds et 40 pieds) ;
- Caisses en bois ou cartons ;
- Fûts lourds ou légers ;
- Vrac ;
- Sacs de jute, de coton ou de papier ;
- Regroupement des sacs ou fardeaux sur palettes etc.

C/ Le mode de transport

Sur ce point, il y a lieu de souligner que dans la concurrence que se livrent le navire et l'avion, ce dernier marque des points. En moyenne l'assurance aérienne coûte trois à quatre fois moins cher que l'assurance maritime. Ceci s'explique par l'économie sur l'emballage, le poids et le cubage contrairement au transport maritime qui requiert un emballage plus conséquent que le transport aérien.

A ce qui précède, il faut ajouter la qualité même du mode de transport (nationalité ou pays d'immatriculation) ainsi que l'âge des navires, la composition des équipages, les conditions du transport.

D/ L'itinéraire assuré

Il s'agit des voyages à effectuer c'est-à-dire la longueur du voyage y compris les possibilités de transbordement sans occulter les zones dangereuses. Il est évident que la prime est plus élevée pour un transport maritime par exemple empruntant des zones à risques comme le Canal de Suez, l'Est de la Méditerranée, les alentours de Cuba ou le Détroit d'Ormuz et le Golfe Arabe.

Il faut aussi prendre en considération la qualité des lieux de destination des marchandises et les mesures de prévention adoptées.

E/ La nature des garanties couvertes

L'incoterm utilisé au contrat est déterminant. En effet, une assurance de marchandises vendues en FOB coûte moins cher au vendeur qu'une assurance de marchandises vendues en CIF ou rendu à domicile. C'est ce qui explique qu'en matière de transport international, l'intéressé à la marchandise (c'est à dire celui qui supporte les risques de transport : vendeur ou acheteur, selon l'incoterm) a le choix entre différentes formules d'assurance, de la moins à la plus étendue. C'est exactement comme en matière d'assurance automobile : l'assuré peut se couvrir en « responsabilité civile » ou en « tous risques », la prime ne sera pas la même.

Tous ces différents éléments permettent aux assureurs transports de déterminer le taux de prime. Mais il convient de préciser qu'en facultés, il n'y a pas sur le marché sénégalais un tarif indicatif sauf pour le riz.

En effet, pour les autres marchandises transportées, chaque compagnie a un tarif qui lui est propre. Le constat qui se dégage de cette situation est que chaque assureur y va de son expérience des risques ou de sa plus ou moins grande préoccupation à rehausser son chiffre d'affaires. Mais en moyenne les taux du marché peuvent être classés ainsi qu'il suit :

1) En « FAP SAUF »

- Pour les marchandises non sujettes à casse : entre 0,10% et 0,20%
- Pour les autres types de marchandises : entre 0,25% et 0,35%

2) En « TOUS RISQUES »

- Pour les engins lourds : entre 0,35% et 0,50%
- Pour les autres types de marchandises : entre 0,85% et 1%

Au surplus, selon les cas, des surprimes peuvent être appliquées en fonction des extensions de garantie ou encore des franchises d'escale ou d'autres natures.

S'agissant particulièrement du riz, il faut reconnaître que la Commission Transport de la Fédération Sénégalaise des Sociétés d'Assurances (FSSA) a, depuis le 4 mars 1997, mis en place des « Conditions de souscription et de tarification agréées par les souscripteurs du marché pour l'assurance du riz importé ».

En effet, le libellé de ce document rend compte du caractère facultatif de celui-ci ; seules les compagnies signataires y étant en principe assujetties. Ce document peut se résumer en trois grandes parties :

- D'abord les règles de souscription : on y retrouve les principaux modes d'assurances que sont la «Tous Risques » et la « Fap Sauf ».

La «Tous risques » comporte différentes variantes mais la Commission a retenu comme base la «Tous Risques Sous Palan ». De même la « Fap Sauf » peut être simple ou combinée avec des garanties accessoires.

Ces modes d'assurances sont admis en fonction du conditionnement du produit (sacs ou vrac), l'emballage (sacherie neuve en polypropylène ou jute de 50 kg), le trafic (voyage direct ou indirect de sous palan après arrimage à sous palan avec un stationnement à quai d'un mois ou 60 jours selon la formule retenue et les principales sources d'importations sont l'Inde, la Thaïlande, l'Argentine, le Brésil, le Pakistan, l'Uruguay, le Venezuela, le Vietnam tandis que les autres origines feront l'objet d'étude cas par cas), des facteurs aggravants et des mesures préventives (âge, escale avec déchargement partiel de riz).

- Ensuite le tarif qui doit toujours tenir compte des possibilités de recours :

- Riz en sac : pour la « Tous Risques sous palan », les taux varient de 0,90% à 1,30% en ce qui concerne les risques ordinaires et si le voyage est direct et sans escale ; 0,026% pour le risque de guerre et 0,25% par escale pour le voyage avec escale (s).

Quant à la « Fap Sauf », les taux sont de 0,20% pour un navire arrivé au port et 0,25% au départ du voyage.

- Riz en vrac : pour la « Tous Risques » avec exclusion des manquants un taux de 0,70% est prévu tandis que pour la « Fap Sauf », les taux sont les mêmes que ceux prévus pour le riz en sac.

- Enfin les mesures conservatoires : le document rend systématique les saisies, le recours aux services d'un conseil juridique et la réception des documents (connaissance, pré rapport etc.).

Il fixe en outre les honoraires d'expertises et détermine le choix des laboratoires d'analyses.

Et comme remarque importante, la FSSA est chargée de veiller à l'application effective de ces décisions et pour ce faire, les compagnies s'engagent à lui faire parvenir une copie de toutes les attestations d'assurances délivrées en couverture de toute importation de riz.

Toutefois, il faut dire qu'en dépit de cet effort d'uniformisation, les compagnies appliquent toujours des tarifs qui leur sont propres. Les conséquences de cet état de fait seront examinées dans la seconde partie de ce travail.

Paragraphe II : L'adaptation de l'assurance aux risques du mode de transport

Il s'agit principalement du transport maritime, terrestre et aérien.

A/ Le transport maritime

En assurance maritime, ce sont les polices françaises d'assurances maritimes qui sont utilisées à savoir :

- La police relative à la garantie Tous Risques (imprimé du 30 juin 1983 modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1^{er} juillet 2002) ;
- La police relative à la garantie Fap Sauf (imprimé du 30 juin 1983 modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1^{er} juillet 2002) ;

- La police relative aux dispositions spéciales aux Polices d'Abonnement (imprimé du 30 juin 1983 modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1^{er} juillet 2002) ;
- Les conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre et assimilés (imprimé du 30 juin 1970 modifié le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1^{er} juillet 2002).

Ces différents imprimés permettent à l'assureur de couvrir les risques auxquels sont exposées les marchandises en cours de transport en proposant les garanties qui conviennent.

I) Les types de risques

Dans la pratique, on distingue les risques ordinaires et les risques exceptionnels

1) Les risques ordinaires

Ils sont constitués des avaries particulières et des avaries communes.

- Les avaries particulières : ce sont les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par la marchandise assurée au cours de son transport et de sa manutention. C'est le cas lorsqu'une marchandise est cassée, souillée ou rayée par des produits voisins ; mouillée par l'eau de mer ou de pluie ou l'humidité des cales ; la rupture de charge lors du passage de la marchandise d'un moyen de transport à un autre ; le vol et l'incendie lors des séjours à quai ou en entrepôt.
- L'avarie commune : c'est un risque spécial aux transports maritimes.

Elle a été définie par la règle A des règles dites « d'York et d'Anvers », 1890/1950 comme suit : *« il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait, ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune »*. En d'autres termes il faut : un sacrifice volontaire, un danger couru par l'expédition, un intérêt commun, un résultat utile.⁹

Ainsi, on distingue généralement les avaries dommages (jet à la mer, marchandises sacrifiées à l'ennemi ou utilisées comme combustible, marchandises endommagées par l'utilisation pour éteindre un incendie, perte de marchandises placées sur allées...) des avaries frais c'est-à-dire qui ont le plus souvent un caractère anormal (frais de renflouement ou de rançon qui par leur nature laisse présager qu'un événement extraordinaire s'est produit, frais de remorquage ou de relâche, dépenses de règlement qui sont des dépenses exposées pour le règlement de l'avarie commune elle-même...).

En effet, la liste des dangers qui guettent les marchandises lors d'un parcours maritime est longue. On est donc ici en présence d'un risque majeur « extrêmement fréquent » que l'opérateur avisé ne peut se permettre de négliger.

2) Les risques exceptionnels

Ce sont les risques de guerre et assimilés ou SRCC (Strikes, Riots and civil commotions). Il est alors sage de s'assurer contre les dommages que peuvent provoquer de tels événements car leur réalisation entraîne des pertes et avaries dont les conséquences financières sont extrêmement lourdes. Guerres civiles, hostilités, représailles, torpilles, mines, accidents et fortunes de guerre, actes de sabotage ou de

⁹ Il faut préciser que ce dernier caractère pose problème dans la mesure où la règle A d'York et d'Anvers n'en fait pas une condition. Elle énonce simplement que l'acte du capitaine doit être fait pour la sécurité commune, dans le but de préserver du péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune.

terrorisme, captures, prises, saisies, contraintes, émeutes, mouvements populaires, grèves, lock – out et piraterie constituent l'effroyable théorie de ces risques qu'il est important d'assurer.

A préciser que la police d'assurance maritime sur facultés « Tous Risques » et « Fap Sauf » exclut toujours de tels risques. C'est pourquoi les assureurs proposent sur avenant à la police principale les garanties couvrant les risques de guerre et assimilés.

En plus, les conventions spéciales pour l'assurance des facultés par voie maritime contre de tels risques n'ont d'effet que si elles complètent un contrat d'assurance couvrant les mêmes intérêts contre les risques ordinaires.

II) Les types de garanties

Dans la pratique il y a deux types de garanties qui peuvent être réaménagés en fonction des besoins du client et donner lieu à des variantes de couvertures.

1) La garantie « Tous Risques »

Cette garantie couvre tous les risques, en principe de magasin à magasin sur le transport maritime et les transports terrestres de début et de fin de parcours. Elle couvre donc les avaries communes, les avaries particulières et les risques de vol total (d'un ou plusieurs colis) ou partiel (vol à l'intérieur des colis), de perte et de non livraison, ainsi que les frais et dépenses raisonnablement engagés pour préserver les marchandises assurées d'un dommage ou pour le limiter.

En cas d'interruption du voyage pour quelque cause que ce soit, les frais de déchargement, magasinage, transbordement et acheminement de la marchandise jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, sont pris en charge par l'assureur.

La garantie « Tous Risques » inclut les chargements en pontée, notamment des conteneurs, à condition que le navire chargeur soit muni d'installations appropriées.

Toutefois, l'expression « Tous Risques » ne signifie pas absence d'exclusions. Dans toutes les polices d'assurance certains risques sont exclus d'office de la garantie.

Ainsi, parmi les variantes du marché on peut citer : la « Tous Risques sous palan » ; la « Tous Risques y compris séjour portuaire » ou encore la « Tous Risques étendus jusqu'à l'entrée en magasin » etc.

2) La garantie « FAP SAUF »

Cette garantie plus restrictive, couvre les pertes et dommages résultant des événements limitativement énumérés dans le contrat.

Ce type de garantie permet à l'assuré de moduler les risques assurés. Les textes (imprimés) donnent une énumération des événements pouvant causer des dommages, l'assuré ayant la possibilité de choisir entre ces événements.

En tête de l'énumération figurent les grands événements maritimes (naufrage, abordage, échouement etc.), puis viennent les événements terrestres (incendie, tremblement de terre, déraillement, renversement, chute ou bris de véhicule terrestre de transport etc.). Sont également couverts les frais raisonnablement engagés pour préserver les marchandises assurées d'un dommage ou pour le limiter.

Il convient de noter que cette garantie est celle accordée à défaut de stipulation expresse contraire. Ainsi, dans le cadre d'une couverture « Fap Sauf », certains risques exclus de la garantie (tel que le vol) restent rachetables moyennant surprime. Ce rachat se matérialise par l'insertion d'une clause additionnelle dans la police ou par avenant. C'est pourquoi au titre des variantes sur le marché, l'on retrouve entre autres garanties : « Fap Sauf simple », « Fap Sauf+ vol, pillage, disparition ou mouille... ».

B/ Le transport terrestre et ferroviaire

La police française utilisée s'appuie sur l'imprimé du 3 novembre 1983 modifié le 7 novembre 1990. Il faut rappeler que les transports terrestres sont les transports qui ne comportent que des trajets ferroviaires et/ou routiers. Et lorsqu'il y a trajet terrestre et fluvial, l'assurance peut couvrir le parcours terrestre en annexe au parcours fluvial.

En effet, les choses sont plus simples ici puisque la notion d'avarie commune n'est pas retenue pour les transports ferroviaires et routiers.

La garantie « Accidents Caractérisés » du même type que « la Fap Sauf », en maritime, couvre les conséquences d'événements majeurs limitativement énumérés dans le texte de la police (destruction, déraillement, heurt ou collision du véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe ou mobile, incendie, explosion, chute d'arbres...).

Quant à la garantie « Tous Risques », elle couvre les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantité, les disparitions et les vols. Mais il faut préciser que la disparition d'un ou plusieurs colis n'est à la charge de l'assureur que si elle est prouvée par un certificat définitif de non livraison émis par le transporteur public ou la poste.

De même, le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis, n'est à la charge de l'assureur que s'il y a des traces d'effraction ou de bris.

Quant aux risques exceptionnels, ils font l'objet d'une convention spéciale, sur avenant à la police principale.

La pratique du marché a aussi révélé des variantes du genre « Accidents Caractérisés avec extension au vol de marchandises consécutif à un accident couvert » qui couvre les dommages et pertes subis par les marchandises transportées pour son propre compte ou pour le compte des tiers sur les véhicules désignés aux conditions particulières. La garantie vol est en outre subordonnée à la mise en place d'un dispositif de sécurité du véhicule : système antivol, gardiennage.

C/ Le transport aérien

Rappelons qu'un transport est réputé aérien s'il ne comporte aucun trajet maritime proprement dit.

En transport aérien, la police française utilisée se base sur l'imprimé du 25 octobre 1990. La garantie proposée par les assureurs est une garantie du type « Tous Risques ».

Par convention les parties peuvent convenir d'opter pour une garantie réduite aux seules conséquences des accidents majeurs, avec extension éventuelle aux dommages survenus pendant le chargement ou le déchargement. Et quelque soit la garantie, elle s'étend aux frais de protection des marchandises après sinistre.

Quant aux risques exceptionnels, ils sont couverts par avenant sur la base de l'imprimé du 28 novembre 1977 modifié le 26 février 1983.

Paragraphe III : La durée des garanties

D'une manière générale, les assurances vont du magasin de départ au magasin d'arrivée, englobant ainsi, notamment pour les modes de transport maritime et aérien, les transports terrestres d'approche au port ou à l'aéroport de départ, et de fin de parcours.

Cette organisation est avantageuse pour l'assuré et lui évite de souscrire, pour une même marchandise, des polices différentes selon le mode de transport utilisé. Le marché sénégalais connaît bien cette pratique. La plupart des polices d'abonnement renferment, pour les mêmes marchandises, l'assurance maritime, terrestre et aérienne. Du coup, l'assuré est couvert pour toutes ses expéditions conformément aux conditions particulières et générales de la police.

Toutefois, il faut signaler l'erreur classique consistant à croire qu'une fois une marchandise assurée pour son transport, elle l'est pour toute sa durée de vie. Rien n'est plus faux ! La prise de livraison par l'assuré ou la mise en entrepôt des marchandises sur son initiative met fin à l'assurance transport. Et si l'un ou l'autre de ces événements tarde, des délais maxima, ont été prévus. Ainsi, la garantie cesse d'avoir effet :

- En transports terrestres, quinze (15) jours après l'arrivée des marchandises à destination ;
- En transport aérien, quinze (15) jours après l'arrivée des marchandises à l'aéroport de destination ;
- Enfin, en transport maritime, la durée de l'assurance ne peut excéder un délai de soixante (60) jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés assurées du dernier navire de mer.

Cependant, deux circonstances peuvent principalement provoquer le dépassement de ces délais : une lente mise en œuvre des produits et des retards dus à des formalités douanières ardues (à l'importation). De ce fait l'assuré doit faire très attention à ces dépassements et doit savoir qu'il peut obtenir, moyennant surprime, une prolongation de l'assurance transport.

Paragraphe IV : La valeur assurée

L'assurance transport ne porte que sur des éléments quantifiables. C'est pourquoi au moment de la souscription, l'assureur prend en considération la valeur fixée par l'assuré sans demander de justificatif. Donc s'il est vrai que ce dernier est théoriquement libre de fixer cette valeur à sa guise, il doit savoir qu'en matière de transport, ce qui est du domaine de l'hypothétique n'est pas assurable : un manque à gagner consécutif à une perte ou une avarie, par exemple. Il peut s'agir aussi de : dommages indirects, conséquence de retards dans l'expédition ou dans l'arrivée des marchandises assurées, différences de cours, pertes de clientèle ou de commande, frais de magasinage, de séjour, de surestaries de navires ; tous ces éléments ne sont pas couverts

par l'assurance transport. C'est le cas aussi des infractions douanières ou obstacles dus à des prohibitions d'exportation ou d'importation.

En revanche, les frais de transport, qui sont quantifiables, les droits de dédouanement (également quantifiables) peuvent entrer, moyennant surprime, dans l'assiette de la valeur assurée, sujette elle-même à une possible surévaluation.

Paragraphe V : Les différentes polices

L'adaptation de l'assurance, comme évoqué au paragraphe II, peut être réalisée par le mode de transport mais aussi par la police utilisée. Un autre choix s'impose ici entre les différentes polices proposées.

A/ La police au voyage

Elle sert à couvrir les marchandises pour un voyage déterminé. On connaît dans ce cas la valeur de la marchandise, le trajet, le port d'embarquement et de débarquement, le navire transporteur. Le risque est ainsi bien délimité.

Ce type de police assure au coup par coup, et est en général adapté aux opérations isolées : déménagement, importation d'un véhicule par un particulier etc.

B/ La police à alimenter

Elle est particulièrement adaptée pour les gros contrats, dont on connaît le montant, l'échelonnement des expéditions, la nature du voyage et le mode de transport. Ces contrats comportent donc plusieurs expéditions déterminées sur une période indéterminée.

Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire une « police à alimenter » dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. A chaque expédition il en informe l'assureur.

L'assuré émet donc des avis d'aliment au fur et à mesure de la mise en risque des expéditions. Elle permet de définir très exactement les risques couverts et de négocier le montant de la prime.

Elle convient par exemple pour les importations d'usines clef en main.

C/ La police d'abonnement

Encore appelée « police flottante », elle couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation comme à l'importation, pendant une année entière. Renouvelable par tacite reconduction d'année en année, les parties ont la possibilité de la résilier sous préavis d'un mois en principe. C'est en somme une police qui couvre l'activité totale de l'assuré concernant ses transports internationaux de marchandises ; donc une sorte de contrat cadre permettant de couvrir automatiquement toutes les cargaisons expédiées dans une période ou une zone géographique donnée. Cette police comporte des avantages parce qu'elle est très souple et pratique dans ses dispositions.

Elle est profitable pour la satisfaction des besoins des clients qui exportent ou importent des marchandises variées par des ports à destination de pays différents. C'est généralement la solution qui est retenue par les grandes entreprises, qui placent cette assurance auprès d'une seule compagnie d'assurances.

La seule mise en route de la marchandise entraîne la garantie de l'assureur, mais il (l'assuré) lui faudra déclarer dans un délai convenu un aliment à sa police. Le support matériel de cette déclaration est un carnet à souche comportant des feuillets appelés ordres d'assurance. Il lui est fait obligation, conformément aux dispositions spéciales aux polices d'abonnement d'adresser un ordre à la Compagnie au plus tard lorsqu'il aura connaissance du ou des chargements faute de posséder les éléments nécessaires à l'établissement de l'ordre définitif d'assurance. L'assuré aura la faculté d'adresser un ordre provisoire, lequel devra spécifier les conditions d'assurances auxquelles l'ordre définitif devra être régularisé.

Tout ceci implique bien entendu de la part de l'assuré une certaine bonne foi car l'engagement des assureurs est lourd de conséquences. La police d'abonnement doit alors être un « contrat de fidélité ».

D/ La police tiers chargeur

Elle existe à l'usage des compagnies de navigation, des compagnies de transports (maritimes et aériennes) et des transitaires.

Ces compagnies souscrivent des polices d'assurances en leur nom et sur lesquelles elles mettent en aliment des marchandises pour lesquelles leurs clients ont demandé de procéder à la couverture d'assurance en même temps que de les transporter, faire transporter ou encore procéder au dédouanement. C'est une police dans laquelle la garantie n'est pas automatique.

En effet, si la contrepartie de l'automatisme de la police d'abonnement est constituée par l'obligation de l'assuré d'y appliquer toutes ses expéditions ; dans la police tiers chargeur, l'assuré en nom n'est tenu d'affecter à sa police que les expéditions que ses clients lui ont confiées pour l'assurance.

Les grandes entreprises ne souscrivent pas cette police car elle n'est pas bénéfique pour elles comparée à la police d'abonnement.

Paragraphe VI : Les exclusions de l'assurance sur facultés

Rappelons pour mémoire que, quelle que soit l'assurance sur facultés souscrite, sont exclus de la garantie:

- ❖ le vice propre de la marchandise ;
- ❖ le défaut, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage ;
- ❖ les chargements défectueux de marchandises à l'intérieur de caisses, de conteneur etc. ;

- ❖ la faute inexcusable de l'assuré, c'est-à-dire celle commise téméairement et en sachant que la perte ou le dommage en résulteraient probablement ;
- ❖ et enfin, le préjudice commercial.

Paragraphe VII : Documents réclamés à la souscription

A la souscription et avant la prise d'effet de la garantie, l'assureur exige la présentation par l'assuré de certains documents :

- 1) la facture commerciale de la marchandise ou facture fournisseur ;
- 2) le document de transport : connaissance, lettre de transport aérien ou lettre de voiture ;
- 3) le certificat phytosanitaire pour certains produits périssables.

En contrepartie, l'assureur délivre des certificats d'assurances facultés. Cette délivrance intervient soit à la suite de l'acceptation écrite ou verbale de l'offre par le client, pour les polices au voyage ; soit dès réception de l'ordre d'assurance du client pour les polices d'abonnement et les polices à alimenter.

L'attestation d'assurance est éditée en quatre volets : l'original destiné à l'assuré, un volet pour la Douane, un volet conservé par l'assuré et un volet pour l'assureur ou le transitaire.

Section II : Les assurances corps

Par corps il convient d'entendre la structure du navire ou de l'aéronef, en tant que bien. Mais de nos jours l'assurance corps englobe un large domaine lié à l'activité des transporteurs (armateurs, propriétaires et affréteurs des navires de commerce ; les industries ayant la pêche comme activité principale ; les plaisanciers ; les compagnies aériennes...). Elle a donc cette particularité d'être à la fois une assurance de choses et sous certaines conditions et limites une assurance de responsabilité.

C'est dans ce sens qu'il sera ici examiné l'assurance des corps de navires avant de voir d'autres types d'assurance du propriétaire (Responsabilité Civile, Aviation, Plaisance).

Paragraphe I : l'assurance des corps de navires

Elle concerne les corps de tous navires et les corps de navires de pêche étant entendu que cette dernière catégorie représente l'essentiel du portefeuille de primes du marché sénégalais de l'assurance corps.

A/ l'assurance des corps de tous navires

Elle est soumise à la police française d'assurance maritime sur corps de tous navires (imprimé du 1^{er} janvier 1988 modifié le 1^{er} janvier 2002). C'est une police qui exclut les navires de pêche, de plaisance, les voiliers et les navires à moteur auxiliaire). Il faut préciser que l'assurance des corps de navires de commerce se fait parcimonieusement sur le marché sénégalais. Et le cas échéant, la tarification est laissée aux soins des réassureurs.

I) L'étendue de l'assurance

1) Les risques couverts

A la différence des assurances facultés il n'y a pas de dualité d'imprimés ; il y a un seul formulaire sous la forme « Tous Risques », étant entendu que les parties ont la faculté de restreindre les garanties.

La police prévoit la garantie des dommages et pertes, des recours de tiers et des dépenses résultant des fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré. Les dommages doivent donc résulter d'événements naturels touchant au navire. Quant au recours des tiers, il est cantonné dans certaines conditions et limites : la première limite est une limitation financière ; l'assureur couvre les recours des tiers à concurrence d'un

capital égal à la valeur agréée du navire. Il faut pour que ce recours soit couvert, il y ait un contact direct avec le navire (abordage, heurt du navire assuré). Il y a une extension aux éléments reliés au navire comme l'ancre du navire ou les grues qui sont susceptibles de causer des dommages.

Sont aussi garantis la contribution du navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance et les frais de procédure engagés dans le cadre d'un recours de tiers garanti par les assureurs. Ce recours des tiers peut obéir à des notions de limitation de responsabilité.

La couverture de ces risques est répartie essentiellement entre les risques de navigation et les risques de remorquage.

Dans les risques de navigation les points saillants sont la détermination du voyage et les limites au-delà desquelles le navire ne pourra pas aller.

Les risques de remorquage se posent dans deux cas de figure : soit le navire est remorqué, soit le navire est remorqueur.

Le navire peut être remorqué dans des ports, rades, rivières ou canaux ; dans ce cas les risques de remorquage du navire assuré sont garantis sans surprime.

Le navire peut être remorqueur ; dans ce cas c'est l'hypothèse où le navire assuré peut faire tout remorquage ou sauvetage et prêter toute assistance étant entendu que dans ce cas les avaries éprouvées par le navire ne seront à la charge de l'assureur que si l'assuré n'a pas pu en obtenir le recouvrement auprès du remorqué ou de l'assuré. Les assureurs dans ce cas distinguent entre le remorquage à chaud et le remorquage à froid. Le premier est celui qui est fait conformément au code de la mer et touchant à l'obligation d'assistance ou de sauvetage et pour lequel il n'est pas exigé de surprime. Le deuxième type est une opération commerciale parce que le navire est utilisé comme un remorqueur spécialisé ; donc dans ce cas l'assureur demande une surprime.

Mais à côté de ces garanties figurent les risques exclus.

2) Les risques exclus

Certains risques sont d'exclusion absolue, tandis que d'autres sont d'exclusion facultative c'est-à-dire susceptibles d'être couverts moyennant discussion et surprimes.

Pour les risques d'exclusion absolue il faut noter : la faute intentionnelle ou inexcusable de l'assuré ou de son personnel de Direction (Directeurs, Chefs d'Agences, Capitaines d'armement, Chefs de services techniques.) ; les fautes dolosives ou frauduleuses de tous les autres préposés terrestres.

Par rapport au corps du navire, ni la vétusté, ni le vice propre ne sont couverts.

Pour le vol on peut en déduire qu'il n'est pas exclu puisqu'il s'agit d'une police d'assurance « Tous Risques » et que le vol n'y est pas expressément exclu.

Parmi les risques d'exclusion facultative, il y a le risque de guerre et le risque de pollution. Mais c'est au moment de la souscription qu'on peut négocier la couverture des frais mentionnés dans le texte de la police française.

3) Les contrats

En assurance corps il y a deux types de contrat :

- La police au voyage dans laquelle il est important de déterminer le parcours et la zone de navigation. Elle couvre un déplacement limité dans le temps.
- La police à termes qui est une police annuelle (12 mois) sans tacite reconduction en général.

Ces polices sont, la plupart du temps, souscrites soit par l'armateur propriétaire du navire en général, soit par l'affréteur coque nue.

4) Les garanties accordées

Les principales garanties sont les suivantes :

- La garantie « Tous Risques » proposée par les imprimés français sur corps de tous navires et corps de pêche.
- La garantie « Fap Sauf » qui couvre les seules avaries particulières résultant de l'abordage, le heurt, l'échouement, l'incendie explosion du navire. Sont aussi couverts les avaries communes, la perte totale et le délaissement, le recours des tiers matériels directs et les dépenses d'assistance et de sauvetage.
- La garantie « Fap Absolument » dans laquelle les assureurs ne répondent que de la perte totale du navire, du délaissement, du recours de tiers et des dépenses d'assistance et de sauvetage.
- La garantie « Perte totale et Délaissement » qui ne couvre que la perte totale, les cas de délaissement et les dépenses d'assistance.

II) La valeur d'assurance

Il faut préciser d'emblée que la notion de valeur d'assurance est ici inversée. En assurance facultés, au moment de la souscription la détermination de la valeur d'assurance était indicative à charge pour l'assuré de justifier la valeur assurée en cas de sinistre.

Alors qu'en police corps de navire, la valeur du navire est déterminée par accord entre l'assuré et l'assureur avant la souscription du contrat ; c'est ce que l'on appelle la valeur agréée et les parties renoncent à discuter de cette valeur en cas de survenance d'un sinistre, sauf si cette valeur apparaît très différente de la valeur réelle du bien assuré et s'il y a fraude de l'une des parties.

Dans tous les autres cas, et spécialement en cas de perte totale, l'assureur paiera la valeur agréée sans que l'assuré ait à justifier que cette valeur correspond à la valeur réelle du navire.

La seule exception possible à cette règle se trouve en cas d'avaries communes ; hypothèse dans laquelle l'expert peut déterminer une valeur différente de celle agréée entre assureurs et armateurs.

La valeur agréée se justifie par :

- le désir des armateurs d'être remboursés sans aucun découvert des avaries partielles qui ont été réparées ;
- ensuite les caractéristiques des navires sont en général connues des assureurs à travers le registre de classification ;
- le navire comme toute chose a une variabilité importante au cours de la période pendant laquelle il est assuré.

C'est dire qu'en cas de sinistre on s'en tient à la valeur de référence qui avait été retenue. La valeur du navire comprend la coque du navire et des moteurs ainsi que ses accessoires et dépendances dont l'assuré est propriétaire et dans lesquels sont notamment compris les approvisionnements.

Il faut rappeler que l'armateur pour fixer la valeur assurée prend en compte les critères suivants : la valeur comptable, la valeur vénale, la valeur d'utilisation et la valeur de reconstruction.

B/ L'assurance des corps de navires de pêche

L'assurance des corps de navires de pêche se réfère à la Police Française d'Assurance Maritime sur corps de navires de pêche (imprimé du 3 décembre 1986 modifié le 30 janvier 1992 et le 1^{er} janvier 2002), à la Convention d'Assistance et de Sauvetage (imprimé du 1^{er} janvier 1982 modifié les 1^{er} janvier 1984, 1986, 1988). Il est aussi fait référence dans les Conventions Spéciales Corps, outre le code CIMA, à la loi n°

2002-22 du 16 Août 2002 portant Code de la Marine Marchande du Sénégal; la loi n° 98-32 du 14 Avril 1998 portant Code de la Pêche Maritime du Sénégal et la loi de 1983 sur l'obligation d'assurance des navires battant pavillon sénégalais.

Cette assurance constitue le fer de lance de l'assurance corps du marché sénégalais pour deux raisons au moins : elle est rendue obligatoire et elle bénéficie d'une structure active de gestion au niveau national (pool AMCO).¹⁰

Elle est pratiquée selon des modalités comparables à l'assurance des corps de navires de commerce avec des différences ayant trait d'une part à l'armement spécial et au matériel de pêche (y compris vivres, combustibles, lubrifiants, sel, glace,) qui s'ajoute aux corps et appareils moteurs ; d'autre part à la limitation des engagements de l'assureur et à certaines exclusions.

I) Les événements couverts

Il s'agit principalement des avaries particulières, des avaries communes, de l'abordage et de l'assistance / sauvetage.

1) Les avaries particulières

Ce sont les pertes et dommages que subit le navire assuré par suite d'accidents, d'événements ou de fortune de mer.

L'assureur est appelé à supporter les frais de réparation jusqu'à hauteur du capital souscrit à cet effet et pour les cas de délaissement ou de perte totale, il doit rembourser à l'assuré la valeur vénale du navire.

¹⁰ Pool Assurance Maritime Corps qui fera l'objet de développement dans la deuxième partie de ce document.

2) L'avarie commune

Cette notion déjà développée dans le cadre des assurances sur facultés est la même qu'en assurance corps de navires. Il convient juste de rappeler que le sacrifice volontaire qui est évoqué peut porter aussi bien sur la cargaison que sur le corps.

3) L'abordage

Le mot abordage indique par son étymologie qu'il s'agit de la collision de deux bâtiments (navires de mer) dont les bords se heurtent. Ainsi, sans tenir compte des eaux où l'abordage s'est produit, il suffit que l'une au moins des unités impliquées dans le heurt ou la collision soit un navire de mer.

Les conventions internationales distinguent deux types d'abordage : l'abordage fortuit et l'abordage fautif. Aujourd'hui l'abordage douteux (celui dont les causes ne sont pas établies) est traité comme l'abordage fortuit.

L'abordage fortuit résulte d'un cas de force majeure (événement irrésistible, imprévisible et insurmontable). Il peut donc s'agir d'une tempête, d'un coup de vent ou d'un brouillard etc.). Les dommages sont supportés par ceux qui les ont éprouvés.

En revanche l'abordage est fautif lorsqu'une ou plusieurs fautes sont établies. Il convient alors de distinguer selon que l'abordage est causé par la faute de l'un des navires ou qu'il résulte d'une faute commune.

Dans le premier cas, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise. Il n'y a pas de présomption de faute.

Dans le second cas, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises. Toutefois, si d'après les circonstances, la proportion ne peut être établie, ou si les fautes apparaissent comme équivalentes, la responsabilité est partagée par parties égales.

4) L'assistance / Sauvetage

C'est le secours qu'un navire porte à un autre navire en danger de se perdre. La distinction jadis faite entre assistance (navire en danger de perte) et sauvetage (navire qui aurait été perdu) ne l'est plus.

Aujourd'hui, le régime de l'assistance concerne les navires en danger, que le danger soit consommé ou que son effet destructeur soit imminent ou prochain. En revanche, l'assistance ne concerne pas les épaves car juridiquement l'épave n'est plus un navire.

Certaines conditions doivent être réunies pour qu'il y ait assistance en mer :

- L'assistance doit être demandée par le navire en péril ou être acceptée de façon formelle ou tacite ;
- L'assistance doit avoir été prêtée à un navire en danger de se perdre ;
- L'assistance est prêtée à un navire (le bâtiment lui-même, la cargaison, et les personnes en péril) ;
- L'assistance est prêtée par un navire.

L'assistance en mer est rémunérée. Cette rémunération peut être chiffrée par les parties mais en cas de désaccord, le tribunal intervient sur la base de certains critères d'appréciation qu'on peut regrouper en deux catégories :

- 1) Les peines et soins apportés à la réalisation de l'opération : la dépense faite par l'assistant, les avaries subies, le danger couru par l'assisté, le danger couru par l'assistant, le succès obtenu par l'assistant.
- 2) L'utilité du résultat obtenu par l'assistant qui s'apprécie en fonction de la valeur des choses sauvées; étant bien entendu qu'il n'y a pas de rémunération pour les personnes sauvées.

II) Les garanties proposées

Sur le marché sénégalais plusieurs variantes de garanties sont proposées pour les corps de navires de pêche concernant les risques ordinaires. Conformément aux conditions générales, additionnelles et particulières, les principales garanties sont les suivantes :

1) La garantie « Tous Risques »

Dans cette garantie, sont couverts : les avaries particulières ; la contribution aux avaries communes ; le recours des tiers ; les frais d'assistance et de sauvetage ; la perte totale et le délaissement.

2) La garantie « Risques Caractérisés + Avaries Mécaniques Majeures »

Les risques couverts par cette garantie sont définis comme suit :

- Les avaries particulières affectant l'appareil propulsif ainsi que tous auxiliaires, treuils, coque et, résultant des événements suivants : l'abordage, l'échouement, l'incendie, l'explosion, le heurt, la collision du navire assuré contre un corps fixe, mobile ou flottant ; l'engagement de l'hélice ainsi que l'inondation de la salle des machines par des paquets de mer ou par suite d'un accident à l'échouage.

Sont en outre aux risques des assureurs, les avaries particulières nécessitant le remplacement de l'un au moins des organes suivants : plaque de fondation, bâti, bloc cylindre ou arbre manivelles d'un moteur diesel de propulsion ; moteur électrique de propulsion ; train d'engrenages du réducteur entre moteur et ligne d'arbre ;

- La contribution du navire aux avaries communes ;
- Le recours des tiers ;
- Les frais d'assistance et de sauvetage ;
- La perte totale et le délaissement.

3) La garantie « Risques Caractérisés »

Les risques couverts sont :

- les avaries particulières affectant l'appareil propulsif, ainsi que tous auxiliaires, treuils, et résultant des événements suivants : l'abordage, l'échouement, l'incendie, l'explosion, le heurt, la collision du navire assuré contre un corps fixe, mobile ou flottant ; l'engagement de l'hélice ainsi que l'inondation de la salle des machines par des paquets de mer ou par suite d'un accident à l'échouage ;
- la contribution du navire aux avaries communes ;
- le recours des tiers ;
- les frais d'assistance et de sauvetage ;
- la perte totale et le délaissement.

4) La garantie « FAP ABSOLUMENT »

C'est une garantie qui couvre la contribution aux avaries communes ; le recours des tiers ; les frais d'assistance et de sauvetage ainsi que la perte totale et le délaissement.

5) La garantie « Perte Totale et Délaissement »

Les risques couverts par cette garantie sont les frais d'assistance et de sauvetage et la perte totale et le délaissement.

Ces différentes garanties sont proposées non sans certaines précisions figurant aux conditions particulières de la police d'assurance dont notamment : l'expertise préalable des navires en vue de déterminer leur valeur réelle ainsi que leur état d'entretien et de navigabilité ; la franchise déduite pour le recours des tiers le cas échéant ; les indications relatives aux dépenses d'assistance et de sauvetage ; l'abattement correspondant à la différence du vieux au neuf ; les mesures préventives pour tout séjour à quai.

Il faut ajouter qu'il y a généralement une garantie complémentaire en option « frais de retirement » par laquelle les assureurs garantissent dans tous les cas donnant

lieu à délaissement, le remboursement des frais de retirement dont l'assuré pourrait être tenu responsable, en raison du naufrage de son navire et dont il ne serait pas recevable à se libérer par l'abandon de l'épave et ce, jusqu'à concurrence du capital assuré.

III) La tarification

Contrairement à l'assurance des facultés, en assurance des corps de navires de pêche un tarif indicatif a été établi par le Pool AMCO.

Il fait l'objet d'une révision périodique (tous les deux ou quatre ans) par les organes compétents du Pool.

Ainsi si l'on se réfère à l'année 2000, le tarif applicable est établi en fonction des caractéristiques du navire notamment la coque et le tonnage. De ce fait les primes et taux minima pour l'avarie et la perte totale sont répartis ainsi qu'il suit :

- d'abord il y a les navires en bois, en acier ou en polyester de moins de 100 tonnes. Suivant l'âge de 0 à plus de 20 ans (répartition par intervalle de 5ans), la prime ad valorem varie entre 2,310% et 2,667%. Tandis que pour la prime au tonneau suivant l'âge et le type de garantie, le tarif varie :

- Pour la « Tous Risques » : entre 84.373 et 109.148 ;¹¹
- Pour les « Risques Caractérisés et Avaries Mécaniques Majeures » : entre 63.467 et 82.927 ;
- Pour les « Risques Caractérisés » : entre 50.127 et 65.604 ;
- Pour la « Fap Absolutement » : une prime constante de 30.839 ;
- Pour la « Perte Totale et le Délaissement » : une prime constante de 22.234.

¹¹ Tous les montants indiqués dans la tarification sont en franc CFA. Voir aussi tableau en annexe pour la tarification.

Toutefois, quelques précisions sont à apporter. Ainsi, pour accorder la garantie « Tous Risques », il convient de tenir compte de l'âge des moteurs et de leur état d'entretien. Une expertise systématique est prévue pour tous les navires de moins de 100 tonnes, de plus de 10 ans d'âge et de plus de 100 millions f CFA de valeur. Il est aussi prévu une expertise préalable au moins une fois tous les trois ans pour tous les autres navires de moins de 100 tonnes et âgés de plus de 10 ans. Il y a de même une franchise obligatoire pour les unités en bois de moins de 100 tonnes : 10% de la valeur assurée en cas de perte totale, sauf si cette perte totale est consécutive à un abordage.

- ensuite il y a les navires en acier ou en polyester de 100 à 350 tonnes.

Suivant l'âge de 0 à plus de 20 ans (répartition par intervalle de 5ans), la prime ad valorem varie entre 1,1996% et 1,526%. Tandis que pour la prime au tonneau suivant l'âge et le type de garantie, le tarif varie :

- Pour la « Tous Risques » : entre 34.852 et 43.793 ;
- Pour les « Risques Caractérisés et Avaries Mécaniques Majeures » : entre 24.965 et 31.626 ;
- Pour les « Risques Caractérisés » : entre 19.722 et 24.985 ;
- Pour la « Fap Absolument » : une prime constante de 12.693 ;
- Pour la « Perte Totale et le Délaissement » : une prime constante de 4.453.

- enfin il y a les navires en acier ou en polyester de 350 tonnes.

Suivant l'âge de 0 à plus de 20 ans (répartition par intervalle de 5ans), la prime ad valorem varie entre 0,886%% et 1,155%. Tandis que pour la prime au tonneau suivant l'âge et le type de garantie, le tarif varie :

- Pour la « Tous Risques » : entre 25.194 et 30.061 ;
- Pour « les Risques Caractérisés et Avaries Mécaniques Majeures » : entre 18.357 et 21.899 ;
- Pour les « Risques Caractérisés » : entre 14.502 et 17.300 ;
- Pour la « Fap Absolument » : une prime constante de 9.548 ;
- Pour la « Perte Totale et le Délaissement » : une prime constante de 3.111.

Il convient de préciser que ce tarif fait l'objet d'une application par environ 80% des compagnies du marché.

IV) Les exclusions

Outre les exclusions valables pour les navires de mer, d'autres exclusions spécifiques aux corps de navires de pêche figurent à l'article 3 des conditions générales de la police française d'assurance maritime sur corps de navires de pêche :

- les dommages dus à la faute intentionnelle du patron de pêche et au non respect des prescriptions et recommandations des constructeurs et fournisseurs ;
- l'action des vers, mollusques et autres parasites ;
- les recours exercés contre le navire consécutifs aux faits quelconques du capitaine ou de l'équipage à terre.

D'autres exclusions sont aussi prévues aux conditions particulières du contrat relatives aux dommages résultant d'aménagements effectués sur le navire sans autorisation (accord des assureurs et avis de l'expert désigné à cet effet). C'est aussi le cas pour défaut d'entretien dû à l'absence de réparation d'une anomalie détectée et non réparée avant les dommages.

V) La valeur d'assurance

La valeur assurée sur le corps et les appareils moteurs est agréée d'un commun accord entre l'assuré et l'assureur et ne peut donc donner lieu à application de la règle proportionnelle sauf en cas d'avaries communes ou en cas d'assistance / sauvetage.

L'arbitre chargé d'établir le règlement d'avaries communes ou de fixer l'indemnité d'assistance ou de sauvetage, est tenu de fixer la valeur vénale qui, lorsqu'elle est supérieure à la valeur d'assurance donne lieu à l'application de la règle proportionnelle.

Dans la pratique du marché, ce principe n'est pas d'une application systématique. En effet, on note même son abandon au profit de l'option plus sécurisante de la valeur du navire à dire d'expert.

En revanche, les sommes assurées sur le matériel de pêche et l'armement spécial doivent être justifiées en cas de sinistre. Les produits de la pêche, en cours de pêche, se substituent à l'armement spécial jusqu'à concurrence de la valeur assurée. Ils peuvent justifier une augmentation de la valeur assurée en cours de contrat.

Une certaine pratique du marché consiste souvent à ventiler les capitaux assurés sur d'une part le Corps, les Moteurs et Matériels de pêche et d'autre part sur les frais de retirement.

Paragraphe II : Les autres assurances du propriétaire

Les autres assurances du propriétaire dont il sera question ici sont principalement l'Assurance Responsabilité Civile, l'Assurance Aviation et l'Assurance Plaisance. Mais il faut reconnaître que sur le marché, mise à part l'Assurance Aviation qui est pratiquée par quelques compagnies, les autres types d'assurance battent de l'aile.

A/ L'Assurance Responsabilité Civile

L'armateur qui veut assurer complètement sa responsabilité civile professionnelle doit souscrire un certain nombre de polices.

En effet, il convient de souligner que l'assurance recours des tiers contre le navire que l'on retrouve dans le paragraphe 2 de l'article 1^{er} de la police Tous Corps de navires est limitée en montant par la valeur agréée du navire mais aussi en étendue car elle ne couvre pas les dommages corporels et les marchandises transportées. Pour cela il lui est offert une gamme de garanties pouvant combler ce vide.

Dans la pratique, c'est une garantie complémentaire à la police corps qui lui est proposée. Celle-ci couvre les dommages corporels exclus de la garantie citée.

En ce qui concerne les recours des tiers pour dommages matériels, elle constitue une police en appoint et ne couvre que la part de la réclamation qui dépasse le montant à la charge des assureurs corps, en raison de la limitation de leurs engagements.

Mais de manière générale, il y a la police couvrant la responsabilité des propriétaires des navires de mer qui garantit les recours ainsi que les dommages, les pertes et les préjudices limitativement énumérés et qui se produisent à bord du navire assuré ou qui sont en relation avec sa navigation, son utilisation ou son exploitation et survenus pendant la période de garantie. Entre autres événements couverts, il y a les recours pour dommages corporels ou matériels, les pertes ou préjudices exercés contre le navire assuré.

Comme autre police, on peut mentionner la police responsabilité civile du propriétaire des navires de pêche qui est du même type que la précédente avec faculté de payer la prime en quatre parts si l'assurance est souscrite pour 12 mois.

Parallèlement à ces garanties, la police responsabilité civile de l'affréteur de navire de mer permet de garantir les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile que l'assuré peut encourir en sa qualité d'affréteur (autre que coque nue) en vertu de la

charte partie et qui résultent d'événements se produisant à bord du navire affrété ou en relation avec son exploitation ou son utilisation par l'affrèteur.

Enfin, et pour que la responsabilité civile de l'armateur ne souffre d'aucun découvert, la garantie des clubs Protection & Indemnity vient en appoint à toutes ces garanties.

B/ L'Assurance Aviation

De nombreuses garanties sont contenues dans cette catégorie qui est une assurance à forte mobilisation de capitaux. Elle est par conséquent régie non seulement par des conditions générales communes, mais surtout par des conventions annexes et spéciales.

Le contrat d'assurance aéronef accorde habituellement certaines garanties aux propriétaires ou exploitants d'aéronefs. Ces garanties visent à couvrir non seulement la responsabilité civile des exploitants et propriétaires, mais aussi leur patrimoine que constituent le corps d'aéronef et ses accessoires (moteurs, éléments d'équipement en cours de montage ou de démontage).

Dans la pratique, plusieurs risques sont couverts par les assureurs.

- Pour les corps d'aéronefs : concernant les risques ordinaires, la garantie couvre les pertes et dommages subis par l'appareil au « sol » et en « évolution » jusqu'à concurrence de la valeur assurée de l'appareil désigné aux conditions particulières du contrat.

S'agissant des risques de guerre, sabotages et attentats, ils sont garantis aux conditions annexes AI D.A. du 17 Mai 1989 (Assurance Corps des Aéronefs contre les risques de guerre et assimilés). Une franchise minimum est souvent prévue sauf pour les cas de perte totale.

- Pour la Responsabilité Civile : elle est destinée à garantir l'appareil objet du contrat aux conditions de la convention annexe B. La responsabilité Accident Aéronef à l'égard des personnes non transportées et des occupants prévue à cette annexe est accordée jusqu'à concurrence d'un montant fixé aux conditions particulières et ce, par passager et par sinistre et / ou événement. Cette garantie inclut généralement l'assurance responsabilité civile « admise » par passager et qui a pour seul objet la réparation du préjudice corporel subi par les personnes non responsables de l'accident se trouvant à bord de l'aéronef (y compris l'assuré, le conjoint, les ascendants et descendants de l'assuré, les représentants légaux de la personne morale propriétaire de l'aéronef, les préposés de l'assuré) à l'exclusion de tout membre de l'équipage.

- Pour l'Individuelle Pilote : cette garantie est accordée conformément aux dispositions de la convention annexe D. Cette assurance garantit en cas d'accident, lié à l'utilisation de l'aéronef, dont l'assuré serait victime, le paiement des indemnités définies à l'article 6 de ladite convention (décès et invalidité). Ces indemnités sont fixées aux conditions particulières du contrat.

Toutefois, il faut préciser que pour les marchés émergents, l'Assurance Aviation est essentiellement une activité de fronting vers la réassurance internationale.

C/ L'Assurance Plaisance

A la différence des navires susceptibles d'être assurés par la police corps sur navires de commerce ou navires de pêche, les bateaux de plaisance appartiennent à des particuliers et sont utilisés pour des activités de loisir excluant tout caractère professionnel ou commercial.

Les assurances des bateaux de plaisance ne relèvent donc pas des dispositions relatives au droit spécial des assurances transport, mais des dispositions relatives aux assurances terrestres. C'est le droit commun de la responsabilité civile qui s'applique en cas de dommages causés par le gardien ou le conducteur d'un bateau de plaisance, et non

par les dispositions exorbitantes du droit commun, qui prévalent en droit maritime et dans le droit des transports.

Il convient de préciser que ces particularités sont prises en considération dans les contrats d'assurance.

En effet, beaucoup de bateaux de plaisance de dimension réduite sont maintenant assurés dans le cadre des contrats Multirisques Habitation ou Multirisques du Chef de Famille qui regroupent les principales garanties Dommages, Responsabilité Civile et Risques Divers dont a besoin un particulier.

Seuls les bateaux de plus grande dimension ou de plus grande puissance sont assurés par un contrat séparé dont il n'existe pas de modèle syndical (sauf pour les bateaux de plaisance de navigation intérieure, c'est-à-dire ne quittant pas les rivières, lacs ou canaux), chaque Compagnie rédigeant ses propres conditions générales. Les garanties habituellement proposées sont : le Corps du bateau, la Responsabilité Civile du gardien du bateau, les Frais de retirement, les Dommages corporels subis par les passagers embarqués, l'Individuelle Pilote, la Défense & Recours, l'Individuelle Marine.

Après avoir passé en revue l'essentiel des risques assurés sur le marché, les modalités pratiques d'assurance et les précautions prises par les assureurs, il convient de noter que les garanties offertes ne diffèrent pas fondamentalement de celles proposées au plan international et régional. Les particularités s'observent au niveau des variantes et / ou des dénominations.

Il faut également noter que la catégorie corps doit son regain de dynamisme à l'assurance des corps de navires de pêche. Ainsi, l'examen de quelques statistiques contribue-t-il à donner une meilleure vue sur le comportement de la branche transport.

Chapitre II : Les résultats techniques de la branche transport

Les statistiques permettant d'examiner et d'analyser le portefeuille de l'assurance transport sur le marché ont pour source la FSSA.

En effet, la collaboration des Compagnies d'Assurances Dommages mettant à la disposition de cette structure leurs différents états C1 lui ont permis d'en faire une exploitation à toutes fins utiles.

Toutefois, il y a lieu de préciser que les statistiques disponibles sous cette forme portent sur les exercices 2003 à 2006 étant entendu que le rapport d'activité de 2007 est provisoire car certaines sociétés tardent à transmettre leurs états définitifs.

Sur la base de ces éléments, les observations porteront essentiellement sur l'évolution du chiffre d'affaires transports ; la part de marché de l'assurance transport et enfin la sinistralité de ladite branche à la lumière des exercices cités.

Section I : Evolution du chiffre d'affaires de la branche transport de 2003 à 2006

L'examen de l'évolution des taux de croissance a le mérite de faciliter l'appréciation d'une part du stade de maturation du marché en permettant de voir si celui-ci est ou non en phase de développement, en régime de croisière ou de contraction de son activité ; d'autre part de mesurer la capacité du marché à relever ses tarifs si le besoin s'en fait sentir et donc sur ses capacités bénéficiaires à moyen terme.

Ainsi, le tableau qui suit permettra de donner quelques indications sur le comportement de la branche :

Exercices	2003		2004		2005		2006	
Rubriques	M	E	M	E	M	E	M	E
Transports Aériens	1862,41		1978,33	6,2	1987,84	0,48	1405,28	-29,3
Transports Maritimes	5919,75		7674,62	29,6	8390,70	9,33	7340,71	-12,5
Autres transports	703,26		3,21	-99,5	186,28	57,05	218,77	17,4
Total transports	8485,43		9656,16	13,7	1056,48	9,4	8964,75	-15,1

M : Montant (en millions de francs CFA).

E : Evolution (en %).

Source : rapports d'activités de la FSSA (2003 à 2006).

Ce tableau met en exergue la prépondérance de la catégorie Transports Maritimes en dépit du fait que le chiffre d'affaires a évolué en baisse en passant d'un taux de 29,6% en 2004 à 9,33% en 2005 avant de chuter à -12,5% en 2006. Cette situation a eu des répercussions sur la branche : de 13,7% en 2004, on passe à 9,4% en 2005 et -15,1% en 2006.

Toutefois ceci peut s'expliquer aussi par la contre performance enregistrée en 2006 dans la catégorie Transports Aériens qui a progressé moins vite avec -29,3%.

En 2005, c'est grâce au bond connu par la catégorie Autres Transports avec 57,05% que la branche a pu éviter le sort de 2006. Cette attitude ne saurait être positive que si elle traduit une sélection rigoureuse des risques.

Néanmoins, la branche semble sortir du gouffre au regard des états provisoires de 2007 qui annoncent un montant d'environ F CFA 10 011 900 000 ; et que si cette tendance se confirme, le taux de croissance passera de -15,1% à environ 12%.

Section II : Part de marché de la branche transport de 2003 à 2006

L'examen de la part de marché de l'Assurance Transports permet en effet de relativiser le chiffre d'affaires du marché. Le tableau suivant permet de mieux apprécier la situation de la branche transport :

Rubriques	2003		2004		2005		2006	
	M	P.M	M	P.M	M	P.M	M	P.M
Accidents Corporels & Maladies	6510,89	15	7697,88	16	8298,63	16	8917,63	17
RC Auto	12491,77	28	13051,66	26	12720,56	25	12643,39	24
Autres Risques Auto	5530,55	13	5783,95	12	6548,60	13	7414,85	14
Incendie & Autres Dommages Aux Biens	7353,14	17	8108	16	8595,31	17	8832,96	17
RC Générale	1774,57	4	2093,19	4	1873,44	4	2604,33	5
Autres Risques Directs Dommages	1035,62	2	1493,20	3	2023,27	4	2752,25	5
Acceptations Dommages	659,104	2	1577,43	3	790	2	460,36	1
Transports Aériens	1862,41	4 <u>21,94</u>	1978,33	4 <u>20,50</u>	1987,84	4 <u>18,81</u>	1405,28	3 <u>15,68</u>
Transports Maritimes	5919,75	14 <u>69,76</u>	7674,62	16 <u>79,50</u>	8390,70	16 <u>79,42</u>	7340,71	14 <u>81,88</u>
Autres Transports	703,26	2 <u>8,30</u>	3,21	0 <u>0</u>	186,28	0,36 <u>1,77</u>	218,77	0,42 <u>2,44</u>
Total Transports	8485,43	20 <u>100</u>	9656,16	20 <u>100</u>	10564,83	20,36 <u>100</u>	8964,75	17,42 <u>100</u>
Total Général IARD	43841,05	100	49461,45	100	51414,62	100	52590,52	100

M : Montant (en millions de francs CFA).

P.M souligné : part par rapport au total transports.

P.M : Part de MARCHE (en %).

Source : rapports d'activités de la FSSA (2003 à 2006).

De 8 485 425 497 en 2003 soit 20% du total IARD, la part de marché de la branche Transports est passée à 17,42% en 2006 et provisoirement 17,2% en 2007. Ce qui peut s'expliquer par la stagnation constatée en 2004 – 2005 à 20%.

Cette situation reflète une relative léthargie car aussi bien en Transports Maritimes qu'Aériens, la part de marché oscille entre 3% et 4% pour l'aérien et entre 14% et 16% pour le maritime. Ce qui d'ailleurs est à l'image du marché au regard des autres branches. Ainsi, n'y a-t-il pas encore une progression véritablement perceptible de la branche.

Section III : Sinistralité de la branche transport de 2003 à 2006

La sinistralité peut être appréhendée à travers trois indicateurs :

- d'abord l'analyse de la fréquence moyenne ;
- ensuite le coût moyen ;
- le taux de sinistres à primes

Ce dernier indicateur sera utilisé ici en raison de la la nature des statistiques dont nous disposons.

La sinistralité a une incidence dans la souscription en ce sens que d'elle dépendent en partie les dispositions souvent prises par l'assureur transport pour assainir son portefeuille de chiffres d'affaires.

Aussi, le tableau ci-dessous peut renseigner sur le respect ou non par l'assureur des règles techniques de souscription :

Rubriques	2003		2004		2005		2006	
	C.S/ P.A	S/P	C.S/ P.A	S/P	C.S/ P.A	S/P	C.S/ P.A	S/P
Transports Aériens	<u>1836,70</u> 16,37	1	<u>1979,96</u> 442,06	22	<u>1758,26</u> 3621,38	206	<u>1769,35</u> -313,46	-18
Transports Maritimes	<u>5923,08</u> 2756,70	47	<u>7251,80</u> 2197,92	30	<u>8507,95</u> 4450,29	52	<u>7404,50</u> 3695,85	50
Autres Transports	<u>706,04</u> 653,28	93	<u>3,12</u> 3,28	105	<u>152,27</u> 118,09	78	<u>202,06</u> 80,70	40
Total Transports	<u>8465,82</u> 3426,35	40,47	<u>9234,89</u> 2643,25	28,62	<u>10418,48</u> 8189,76	78,60	<u>9375,92</u> 3463,09	36,94

P.A : Primes Acquisées (en millions).

C.S : Charge de Sinistres (en millions).

S/P : Taux de Sinistres à Primes (en %).

Source : rapports d'activités de la FSSA (2003 à 2006).

On note un taux de sinistralité relativement élevé dans la catégorie Autres Transports en 2004 avec 105% et 206% en Transports Aériens pour l'année 2005. Toutefois, on constate dans l'ensemble une bonne tenue de la catégorie Autres Transports qui affiche un S/P qui passe de 105% en 2004 à 40% en 2006.

En revanche, s'agissant des autres catégories, il faut dire que la sinistralité évolue en dents de scie.

Mais globalement (2003 à 2006), les résultats de la branche restent plutôt favorables avec un S/P moyen de 47,26%.

DEUXIEME PARTIE :

**POLITIQUE ET INSTRUMENTS EN MATIERE
DE PROMOTION DE L'ASSURANCE
TRANSPORT AU SENEGAL ET LES
DIFFICULTES RENCONTREES**

Nul mieux que Philippe Randon ne décrit l'avenir de l'assurance en Afrique Francophone. Il écrit en ces termes : « *l'Afrique francophone a mis en place de bonnes structures règlementaires et législatives qui offrent un cadre de travail assez confortable dans la mesure où cela a créé un encadrement propice au développement. Cependant, les difficultés sont nombreuses et les progrès sont lents. Si l'assurance africaine veut survivre, elle devra avant toute chose opérer une révolution culturelle visant à élever sa crédibilité tant au niveau national qu'international. Les difficultés économiques des pays africains n'expliquent pas tout. C'est avant tout aux professionnels de trouver les réponses à des questions visant leur propre organisation ou leur vision du métier.* »¹²

Cette réflexion est d'autant plus pertinente qu'un dispositif législatif assez opportun est mis en place (OHADA, CIMA, législations nationales).

Mais une chose est de disposer d'un cadre réglementaire adéquat, de structures et d'institutions bien élaborées comme c'est le cas en matière d'assurance transport au Sénégal. Par contre une autre est d'en faire un usage effectif et efficient. Ainsi se pose le problème de l'effectivité de certaines dispositions, du dysfonctionnement voire la non opérationnalité de certaines structures.

Certes, des efforts ont été faits de part et d'autre, des progrès constatés ça et là ; mais des problèmes demeurent, des difficultés subsistent. Ce qui requiert de la part des assureurs transports du marché et d'autres acteurs impliqués directement ou indirectement à l'opération d'assurance, de développer une autre culture du risque et de l'assurance.

Ainsi après avoir mis en évidence les différents moyens de promotion de l'assurance transport (TITRE I), il sera mis au goût du jour les contraintes et difficultés rencontrées afin de tirer les enseignements qui s'imposent pour d'éventuelles suggestions (TITRE II).

¹² *L'Avenir de l'Assurance en Afrique Francophone*, Risques n° 71 / septembre 2007

TITRE I : Les différentes stratégies de promotion de l'Assurance Transport

Pour une politique de souscription plus soutenue de l'assurance transport, le Sénégal, en plus d'avoir mis en place à l'instar des autres pays de la CIMA un arsenal juridique rendant obligatoire l'assurance des facultés à l'importation et la domiciliation de cette assurance au Sénégal, dispose de structures dont la contribution n'est pas à négliger.

Chapitre I : Stratégie à caractère réglementaire : la domiciliation

Les objectifs de la domiciliation étant les mêmes dans les pays en voie de développement, il n'est plus nécessaire de les présenter ici. Ce travail ayant été déjà fait dans la première partie.

Il s'agit dès lors de procéder à une présentation de la loi sénégalaise avant de procéder à l'état des lieux.

Section I : Présentation de la loi sénégalaise

Cette présentation se fera à travers l'exposé des motifs et le corps de la loi (y compris son décret d'application).

Paragraphe I : L'exposé des motifs

Il commence par rappeler la place fondamentale qu'occupe dans le commerce international l'assurance des biens et marchandises importés ou exportés.

La nécessité d'assurer ces biens et marchandises contre les conséquences économiques de leur perte éventuelle et des dommages qu'ils pourraient subir au cours de

leur transport s'est renforcée de nos jours avec la valeur élevée des biens transportés ; conséquence de l'intensification des échanges internationaux.

Sur ce point précis, la situation de la plupart des pays en développement n'est un secret pour personne. Nos économies demeurent structurellement fondées sur la production et l'exportation d'un nombre relativement limité de matières premières et sur l'importation de tous les autres produits, de consommation comme d'équipement.

Cette situation se traduit par un volume d'échanges très élevés avec l'étranger. Ce qui est d'autant plus vrai qu'un pays comme le Sénégal qui, de par sa situation géographique privilégiée, s'est traditionnellement révélé être un carrefour d'échanges.

Dans de telles conditions, l'assurance des biens et marchandises représente une dépense importante et devrait être considérée par nos marchés comme une branche offrant des perspectives prometteuses, surtout si l'on y ajoute, l'assurance des corps de navires battant pavillon national.

En dépit de ces perspectives, une grande majorité des pays en développement continuent à assurer auprès de l'étranger une part substantielle de leur commerce extérieur.

Cette pratique est due à différents facteurs qui sont souvent la conséquence de l'organisation du commerce international pendant la période coloniale et qui conduisent les négociants soucieux de la garantie et de la rapidité dans les prestations attendues à s'adresser aux multinationales disposant de la compétence et des moyens appropriés.

Toutefois, ces facteurs expliquant la souscription des polices d'assurance à l'étranger doivent en fait être perçus non comme étant des causes mais plutôt des conséquences d'une situation donnée, et le sentiment dominant au sein des milieux économiques internationaux à l'heure actuelle est que les aptitudes professionnelles, les moyens qui semblent faire défaut dans les pays en voie de développement ne peuvent se

développer que si l'occasion ou la possibilité en sont offertes aux techniciens de ces pays, notamment les assureurs, commissaires d'avaries, dispacheurs, etc.

Partant, et sur la base des recommandations de la CNUCED, mais aussi suivant la voie déjà jalonnée d'exemples et d'expériences d'un certain nombre de pays en voie de développement notamment de la CICA (dont le Sénégal est membre), ce projet de loi institue une triple obligation d'assurance :

- l'obligation d'assurance pour les biens et marchandises importés au Sénégal ;
- l'obligation d'assurance pour les corps de navire battant pavillon sénégalais ;
- l'obligation de domiciliation de ces assurances au Sénégal.

Il y a lieu de noter également que l'obligation d'assurance des biens et marchandises importés, couvre non seulement les biens et marchandises transportés par voie maritime sur qui porte la quasi-totalité des transactions, mais également les biens et marchandises dont l'acheminement s'effectue par les autres voies habituelles de transport.

Cette initiative s'inscrit certes dans le contexte général d'un réaménagement plus équilibré des relations économiques entre pays développés et pays en voie de développement, mais surtout et de manière plus concrète, elle vient s'insérer dans une série de dispositifs mis en œuvre par le gouvernement dans le cadre de la relance de l'activité économique nationale.

Dans cette optique, ce projet aura notamment pour effet, en plus des objectifs généraux, de compléter les dispositions arrêtées par le Gouvernement en vue de la promotion des armements sénégalais, en facilitant en particulier l'application de la prescription faite aux importateurs installés au Sénégal de libeller leurs achats en FOB, ce aux termes du décret n° 78 - 179 du 3 mars 1978 portant réglementation du trafic maritime au Sénégal.

Paragraphe II : La teneur de la loi et de son décret d'application

Il s'agit de la loi n° 83 – 47 du 18 février 1983 portant obligation d'assurance des biens et marchandises de toute nature à l'importation ainsi que des corps de navire battant pavillon sénégalais et rendant obligatoire la domiciliation de cette assurance au Sénégal et du décret d'application n° 83 – 1201 du 24 novembre 1983 fixant les conditions d'application de ladite loi.

A/ L'étendue de l'obligation

Toute importation de biens et marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles doit être couverte par une assurance souscrite auprès d'organismes agréés pour effectuer au Sénégal des opérations d'assurance.

Cette obligation s'étend aussi à tout corps de navire battant pavillon sénégalais et armé au commerce ou à la pêche, ainsi que tout engin portuaire. Elle s'applique notamment aux corps de navire affrétés et armés au commerce ou à la pêche lorsque le contrat d'affrètement met l'assurance à la charge de l'affréteur exerçant au Sénégal, ou lorsque ce dernier décide lui-même de souscrire une assurance sur le corps de navire affrété.

Sont assujetties à cette obligation les personnes physiques et morales titulaires de la carte d'importateur-exportateur ayant réalisé une opération d'importation ainsi que tout armateur ou affréteur.

B/ Les garanties minimales exigées

Les marchandises ou facultés ne peuvent être assurées à des conditions inférieures à celles de la garantie « franc d'avaries particulières sauf (Fap Sauf) », en cas de transport maritime ou fluvial. Toutefois, les risques assurés sont librement fixés par les parties.

Pour tout autre mode de transport, la garantie minimum est limitée à la couverture des « risques d'accidents caractérisés ». Il s'agit notamment du transport routier, ferroviaire et aérien.

Au surplus, le décret précise que les marchandises ou facultés importées sont garanties en cas de transport maritime, fluvial ou aérien, depuis le port ou l'aéroport d'embarquement, jusqu'au port ou aéroport de débarquement. Et en cas de transport routier ou ferroviaire, la garantie s'étend du lieu ou de la gare de chargement, jusqu'au lieu ou la gare de déchargement.

S'agissant des corps de navire, l'assurance doit au moins couvrir les risques minima suivants : la perte totale et le délaissement dont les conditions de couverture sont précisées au décret.

Par ailleurs, en cas de couverture par l'assuré de risques autres que ceux correspondant à la garantie minimum obligatoire, ces risques ne pourront être assurés qu'auprès d'organismes agréés pour effectuer des opérations d'assurance au Sénégal.

En outre, si, à l'occasion de l'exécution d'un contrat d'affrètement, l'affréteur exerçant au Sénégal souscrit une assurance, celle-ci sera prise auprès d'un organisme d'assurances agréé au Sénégal.

C/ Les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs d'assurances

L'organisme d'assurances délivre, sans frais, à l'assuré les documents justificatifs d'assurances. Ces documents sont constitués par des polices d'assurances et des attestations d'assurances. Ils établissent jusqu'à preuve du contraire, qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurances pour la période qu'ils indiquent.

Les modèles des attestations d'assurances sont fixés par deux annexes au décret. Ainsi, toute personne assujettie à l'obligation d'assurance et souscrivant un contrat d'assurance doit se voir remettre ces documents. Ces documents justificatifs d'assurances sont établis en trois exemplaires dont deux sont remis à l'assuré.

Pour les contrats d'assurances relatifs à l'importation des marchandises ou facultés, les exemplaires des documents justificatifs d'assurances remis à l'assuré sont ainsi ventilés : l'original est conservé par l'importateur ; un exemplaire destiné à la douane.

Pour les contrats d'assurance corps de navire, les exemplaires des documents justificatifs remis à l'assuré sont ainsi ventilés : l'original est conservé par l'armateur ou l'affrètement ; un exemplaire destiné à la Direction Générale des Transports. Il faut d'ailleurs préciser que la délivrance du rôle d'équipage prévu par le Code de la Marine Marchande du Sénégal est subordonnée à la production d'un exemplaire du document justificatif d'assurances.

D/ Les moyens de contrôle

Le contrôle est principalement effectué par la Douane. En effet, les agents du Service des douanes doivent, au moment du dédouanement, exiger pour les marchandises à l'importation, un exemplaire des documents justificatifs d'assurances remis à l'assuré au moment de la souscription.

Pour ce qui concerne les corps de navires, obligation est faite à l'assureur de signaler les résiliations de contrats pour non paiement de prime, au Service chargé du contrôle des assurances et à la Direction de la Marine Marchande. Cette dernière est chargée du contrôle proprement dit.

E/ Les sanctions

Toute infraction concernant l'obligation d'assurance des facultés importées sera punie d'une amende égale à 20% de la valeur des marchandises ou facultés importées et d'un emprisonnement de deux (2) à six (6) mois ou de l'une de ces peines seulement.

Les biens et marchandises objets de l'infraction ne pourront, en tout état de cause, franchir le cordon douanier qu'après avoir satisfait à l'obligation d'assurance.

Pour toute infraction concernant les corps de navires, elle sera punie d'une amende de 1 000 000 à 2 000 000 de francs CFA et d'un emprisonnement de trois (3) à six (6) mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En tout état de cause, les corps de navires non assurés feront l'objet d'un retrait du rôle d'équipage jusqu'à satisfaction de l'obligation d'assurance.

Il convient d'ajouter que, lorsque les faits réprimés sont le fait d'une personne morale, les pénalités sont appliquées aux personnes physiques qui en sont les dirigeants. Mais la personne morale est d'office tenue responsable du paiement des condamnations pécuniaires et des frais.

Section II : L'état des lieux

L'assurance souscrite auprès d'organismes agréés pour effectuer au Sénégal des opérations d'assurance doit se faire : soit par l'intermédiaire de représentants agréés par le Ministre des Finances ou de mandataires d'organismes agréés domiciliés au Sénégal ; soit par l'intermédiaire de courtiers domiciliés au Sénégal ou d'entreprises de courtage ayant leur siège au Sénégal.

Ces dispositions et toutes celles qui ont été développées dans la section précédente montrent que tout a été mis en place pour rendre efficace la politique de souscription en assurance transport.

Mais, il convient de reconnaître que la réalité est autre. Les dysfonctionnements observés dans l'application de la domiciliation sont nombreux. Il y a toujours des facteurs qui incitent les importateurs du marché à assurer leurs marchandises à l'étranger.

En effet, il faut reconnaître que la plupart des importateurs ont toujours un raisonnement du temps colonial. Ces derniers entretenant des relations d'affaires très anciennes avec des sociétés étrangères se sentent plus en sécurité en laissant à ces dernières le soin de souscrire l'assurance dans leurs pays d'origine. Cela s'explique par un manque de maîtrise de leurs affaires. Ce qui fait que nombre d'importateurs du marché continuent à acheter CAF ne mettant pas en application la prescription qui leur est faite de libeller leurs achats en FOB. Ce qui dénote une défaillance dans le système de contrôle.

L'on s'empresse souvent à pointer du doigt les organes de contrôle notamment la Douane. S'il est vrai qu'ils sont habilités par loi à ne procéder au dédouanement que sur présentation du certificat d'assurance délivré par un assureur local et sachant le plus souvent que les marchandises sont assurées depuis le départ, ils ne sont point les seuls responsables de cet état de fait. Il faut reconnaître qu'il s'agit d'un cercle vicieux où chaque intéressé trouve son compte au plus grand mépris des principes élémentaires de l'assurance.

L'assurance doit d'abord être le métier des assureurs. Il leur revient en premier de respecter et de faire respecter les règles de la profession. Le fait pour les assurés de payer une double assurance au point de l'assimiler à un impôt sans contrepartie, ternit sans doute l'image de la profession. L'appât du chiffre d'affaires ne doit pas leur faire perdre de vue les dispositions de l'article 44 du code CIMA à savoir : *« l'assurance est nulle si au moment du contrat la chose assurée ne peut plus être exposée aux risques »*.

D'autres facteurs opérationnels (niveau des taux des primes appliquées aux marchandises transportées, capacité relativement réduite de nos assureurs, difficultés dans la souscription dues à la méconnaissance des conditions de transport ou

l'impossibilité de recueillir des données relatives à la marchandise) qui, jadis pouvaient justifier le comportement des importateurs doivent être largement relativisés de nos jours. Il en est de même des facteurs financiers : mobilité des fonds non garantie, difficultés liées aux devises étrangères dans le règlement des sinistres etc.

Toutes ces situations, au regard des moyens technologiques du moment, peuvent pour la plupart trouver solution.

En cela, le marché sénégalais ne manque pas d'opportunités, comme il n'en manque pas aussi concernant l'obligation d'assurance de corps de navires.

Chapitre II : Stratégie à caractère institutionnel

Le Sénégal depuis plus d'une quinzaine d'années dispose d'outils qui contribuent largement au développement de l'assurance.

La création du Pool AMCO en 1991 a renoué le marché des assurances corps de navires avec certaines pratiques orthodoxes.

Parallèlement, la mise en place du Trade Point Sénégal qui n'est pas d'ailleurs un instrument spécifique à l'assurance n'en demeure pas moins une opportunité qui doit être saisie par les assureurs notamment en transport.

Section I : La mise en place du POOL AMCO

Le Pool a été créé entre les sociétés d'assurances agréées au Sénégal dans la branche transport. Il est ouvert à l'adhésion de toute société d'assurance agréée au Sénégal pour pratiquer les opérations d'assurance maritime. C'est en effet un pool transport de réassurances maritimes sur risques habituellement assurés dans le cadre de la branche corps de navire.

Après une présentation de la structure et de sa gestion technique, il sera procédé à un état des lieux.

Paragraphe I : Présentation et Dispositions Statutaires du Pool AMCO

Le pool a pour objet la réassurance des risques corps de navires et risques annexes souscrits sur l'étendue du territoire du Sénégal. Il n'existe aucune solidarité entre les membres du pool en matière d'engagement pris à l'égard des apériteurs. Chaque membre n'est tenu qu'à concurrence de la part qu'il réassure sur le risque.

Précisons que les pleins de souscription de chaque membre, appelés pleins de rétention conventionnelle ainsi que la caution correspondante doivent être communiqués au pool un (1) mois au moins avant le début de chaque exercice.

Pour garantir la solvabilité du pool, chaque membre doit mettre à la disposition de la structure le montant de son plein de rétention conventionnelle sous forme de caution délivrée par une banque acceptée par le pool, ou de dépôt rémunéré mobilisable par le pool. Ce montant doit être libéré quinze (15) jours après réception de la lettre de demande de règlement, la compagnie membre débiteur autorisant le pool à prélever le solde dû sur le plein déposé. Toute société se trouvant dans cette situation est appelée à reconstituer sa caution ou son dépôt de garantie sous huitaine, sous peine de sanctions.

Ainsi, si pour une raison quelconque, un membre était en état de cessation de paiement, de liquidation, de règlement judiciaire, de faillite, ou en cas de retrait d'agrément, ou s'il est dans l'impossibilité de remplir les obligations découlant de la convention, ce membre serait de plein droit considéré comme démissionnaire à compter du jour du retrait d'agrément ou de l'ouverture de sa liquidation ou de la date de cessation de paiement ou du constat de la défaillance. Les engagements souscrits antérieurement seront dès ce jour transférés aux autres sociétés membres, au prorata de leur capacité conventionnelle.

Paragraphe II : La gestion Technique du Pool AMCO

Il est institué une Commission Technique comprenant un représentant par société membre, le gestionnaire du pool étant membre de plein droit de cette commission.

Celle-ci est habilitée à examiner toute question technique concernant le pool (problèmes d'établissement de tarifs de référence, de calcul des primes, de règlement des sinistres, de désignation des experts agréés, de vérification des comptes, d'instruction des recours, de mise au point des clauses et des polices du marché).

A/ La cession au pool et rétrocession aux sociétés membres

Chaque société d'assurance membre doit céder au pool, en participation pure au premier franc, 100% de ses souscriptions réalisées dans la branche corps dans la limite de la capacité globale du pool (corps de tous navires, ainsi que les garanties annexes liées à l'assurance corps), accessoires et taxes exclus.

En cas d'apérition par une société membre, l'obligation de cession au pool pèse sur cet apériteur. Tandis que dans le cas d'apérition par une société non membre, la cession au pool est facultative.

S'agissant de la rétrocession, le pool rétrocède à ses membres 100% des affaires nettes de cessions préciputaires à la SENRE proportionnellement aux capacités de rétention conventionnelle mises à sa disposition par chaque compagnie.

B/ Les conditions de souscription

Les sociétés adhérentes s'engagent à recevoir les souscriptions gérées par le pool aux conditions de la convention et des conditions de souscription.

Toutefois, la proposition d'assurance est tarifée par l'apériteur à charge pour ce dernier de requérir l'avis du consultant ou de la commission en cas de dérogation au tarif fixé par le pool.

Sous réserve de ces précisions, il faut dire que l'expertise est au centre des conditions de souscription en vertu de la délicatesse de l'assurance des corps de navires.

Ainsi, toutes les unités de plus de cinq (5) ans d'âge font l'objet d'une expertise préalable. A la charge du pool, celle-ci doit être renouvelée au moins une fois tous les cinq (5) ans, exception faite des unités de moins de 100 tonnes pour lesquels cette périodicité de l'expertise est ramenée à trois (3) ans.

Il est alors demandé aux souscripteurs, dans la perspective des renouvellements assortis d'expertise des affaires en portefeuille, de faire preuve de diligence en ordonnant la mission d'expertise au moins trois (3) mois avant l'échéance.

Par ailleurs, en cas de souscription sous réserve de l'expertise, l'apéríteur doit effectuer ladite expertise dans un délai de trois (3) mois et adresser au plus tard à l'issue de ce délai l'avenant fixant la valeur d'assurance retenue. Et au cas où il y aurait eu perte totale de l'unité avant l'exécution de la mission d'expertise, la valeur assurée est la valeur réelle à dire d'expert au jour du sinistre. Pendant ce temps, les coréassureurs suivent le sort de l'apéríteur.

Quant aux engagements des coréassureurs, ils sont limités à la valeur d'expertise ainsi définie, qu'il y ait ou non déclaration de cette valeur à ces derniers.

Enfin, il faut préciser que si l'expertise n'est pas effectuée dans les délais de trois (3) mois, la commission est convoquée pour statuer sur la décision à prendre et la prime courue est dans ce cas due aux coréassureurs.

Aussi, si la commission décide de se retirer de la coréassurance, la décision doit être prise par les Directeurs Généraux des sociétés adhérentes.

C/ Information du pool et des coréassureurs sur la production

L'apéríteur communique au gestionnaire un exemplaire de ses notes de couverture le lendemain de la prise d'effet de celles-ci ; à charge pour le gestionnaire, dès réception de ces documents, d'adresser un avis d'aliment aux membres.

Toutes les modifications ultérieures de la police sont portées à la connaissance du gestionnaire et des coréassureurs dans les mêmes conditions.

En revanche, en cas de non paiement par l'assuré trois mois après leur émission, l'apériteur entreprend, en informant par écrit le pool, la procédure de mise en demeure ou obtient un paiement fractionné. A défaut, il est du croire de la prime.

En outre, les bordereaux de production (émissions – annulations) sont transmis en double exemplaire au pool par chaque apériteur, en annexe des comptes de cession trimestriels. Ces bordereaux sont établis selon un modèle confectionné par le pool, qui, après vérification, retourne un exemplaire à l'apériteur, avec les observations du gestionnaire.

D/ Avis de sinistre et Règlement

Tout sinistre doit faire l'objet d'un avis de l'apériteur auprès du gestionnaire dans les 72 heures de sa déclaration ; ce dernier étant tenu de porter l'information aux membres du pool dans les 48 heures de la déclaration de l'apériteur, en leur adressant un avis de sinistre.

Il est du ressort de l'apériteur de prendre toutes les mesures conservatoires appropriées, à charge pour lui d'en informer le gestionnaire. Il a aussi pleins pouvoirs pour ordonner toute expertise ou arrêter tout règlement.

Ainsi, tout dossier sinistre ouvert devra être réglé dans les trois (3) mois, étant entendu que l'apériteur a la faculté de saisir la commission à tout moment. A l'expiration de ce délai, l'apériteur est appelé à se justifier devant la commission de règlement, et de conduire avec celle-ci la suite de la procédure.

Toutefois, il y a des prescriptions à observer en matière de règlement. Ainsi, la compagnie apéritrice n'est autorisée à régler directement le montant arrêté à son client que si le montant du sinistre dû, soit au titre des frais, soit au titre d'avances, est inférieur ou égal à 10 000 000 F CFA. Par contre, pour les sinistres de plus de 10 000 000 F CFA dus par le pool, celui-ci remettra le montant correspondant à la société apéritrice dont la charge sera de faire signer les documents contractuels aux bénéficiaires de l'indemnité.

Quant aux cas de recours, la compagnie apéritrice doit mettre en œuvre toutes les mesures conservatoires et engager toutes procédures de référé pour le compte du pool tout en y associant le gestionnaire.

Mais dans tous les cas, l'apérateur est responsable vis-à-vis des coréassureurs en cas de manquement aux règles du pool, et supporte seul les conséquences pécuniaires de ses erreurs.

E/ Arrêtés et Etablissement des comptes financiers

Cette gestion comporte principalement deux volets : d'une part l'arrêté des comptes financiers de cession et le règlement des soldes, d'autre part l'établissement des comptes financiers de rétrocession.

Pour ce qui est du premier volet, les comptes de cession sont établis au plus tard dans les trente (30) jours qui suivent la fin de chaque trimestre. Ils sont établis par exercice de souscription et ne sont considérés comme arrêtés et définitifs au plus tôt qu'à la fin du deuxième exercice suivant l'exercice considéré.

Ainsi, à l'envoi des documents ci-dessus énumérés, est joint, à la fin de chaque trimestre, un décompte de règlement dont les écritures sont spécifiées dans le règlement intérieur du pool.

Par la suite, le règlement des soldes se fait ainsi qu'il suit :

- si le solde obtenu est en faveur du pool, un chèque libellé au nom de ce dernier sera joint au décompte de règlement ;
- si le solde obtenu est en faveur de la société apéritrice, le pool adressera après vérification un chèque correspondant.

Les règlements doivent parvenir à la partie créancière dans les quinze (15) jours. Passé ce délai, la partie débitrice se verra appliquer à titre de sanction, un intérêt de retard calculé sur la base de 0,5% de la somme due par jour de retard, sans pour autant

dépasser un mois de retard si ce retard est de son propre fait, avec un minimum de 100 000 F CFA.

Concernant le second volet de la gestion financière, le pool détermine, à la fin de chaque trimestre, la participation par exercice de souscription de chaque membre.

Par la suite, il porte sur le compte courant des sociétés membres les écritures mentionnées au règlement intérieur du pool. Le mode de règlement des soldes est le même que celui prévu pour l'arrêté des comptes financiers de cession.

Toutefois, doivent être annexés à ces comptes pour les expliquer le cas échéant : les bordereaux de primes payées, impayées et annulées ; les bordereaux de sinistres payés et en suspens ; les états des notes d'honoraires d'expertise, les états des frais de recours.

F/ Commissions sur cessions et Ressources du Pool

Toute société cessionnaire bénéficie d'une commission égale à 17,5% des primes nettes cédées au pool.

Quant au pool, il bénéficie :

- d'une surcommission de gestion de 2,5% des primes nettes encaissées ;
- d'un droit de dispatche représentant 2,5% des sinistres payés ;
- 10% des recours nets encaissés pour le compte du pool, avec un plafond de cinq (5) millions par dossier.

Paragraphe III : L'état des lieux

Depuis sa création en 1991, le pool ne cesse d'enregistrer des performances. Ces résultats sont l'œuvre des compagnies d'assurances adhérentes du marché, représentées dans la commission technique. Celle-ci se réunit à chaque fois que de besoin pour trouver des réponses aux problèmes ayant une incidence sur le fonctionnement du pool (conditions de souscription ; l'approbation des comptes trimestriels ; l'instruction

des dossiers sinistres). Ce travail est parachevé par le gestionnaire du pool qui produit un rapport annuel de gestion qui relate la situation globale du pool (au plan technique, administratif et financier).

Ainsi avons-nous un tableau synoptique qui donne une parfaite illustration des résultats engrangés par le pool depuis 1991 jusqu'au 31 / 12 /2006.

(en milliers F CFA) (en %)

Primes émises	3 689 786	
Primes annulées	120 285	
Primes non encaissées	53 275	
Primes encaissées	3 516 226	100,00%
Commissions & PB	628 424	17,87%
Surcommissions et frais de dispatche	111 995	3,19%
Sinistres réglés	1 748 363	49,72%
Sinistres en suspens	107 822	3,07%
Recours encaissés	66 819	1,90%
Commissions sur recours	5 000	0,14%
Frais d'expertise & autres	81 322	2,31%
Solde de rétrocession	900 119	25,60%

Source : Rapport annuel de gestion 2006 du pool AMCO.

L'analyse de ce tableau a permis de tirer les enseignements suivants :

- 1) La part des primes non encaissées ne cesse de rétrécir année après année. En effet, rappelons que celle-ci est passée de 1,80% en 2004 à 1,64% en 2005, pour s'établir en 2006 à 1,49% des émissions nettes d'annulations, traduisant ainsi un niveau d'encaissement appréciable.

- 2) Les annulations ont connu une légère hausse passant ainsi de 111,8 millions en fin 2005 à 120,2 millions en fin 2006, soit 3,25% des émissions ; l'option d'assainissement entreprise depuis 1998 reste de rigueur.
- 3) La sinistralité est en baisse, passant ainsi de 57,8% en 2005 à 52,8% en 2006 tous exercices confondus. L'absence de sinistres majeurs du type « perte totale » en 2006 est à l'origine de ce résultat ; les sinistres enregistrés étant essentiellement des sinistres partiels de la catégorie « avarie mécanique ».
- 4) Le résultat d'ensemble a de nouveau fait un bond remarquable en passant de 654,4 millions au 31 / 12/ 2005 à 900,1 millions au 31 /12/ 2006.
- Cette performance étant à mettre à l'actif d'une sinistralité modérée. En termes relatifs, le taux de résultat est passé de 20,47% en 2005 à 25,60% en fin 2006, exprimant l'amélioration de la qualité du portefeuille cédé.

Somme toute, le portefeuille du pool AMCO compte au 31 /12/ 2006 112 unités contre 132 en 2005, soit une baisse de 20 unités, résultat de l'option d'assainissement encore entreprise depuis 2004 fondée sur la résiliation des contrats des armements mauvais payeurs. Cette situation étant imputable aux difficultés conjoncturelles que connaît le secteur de la pêche.

Ces 112 unités ont généré un volume de primes émises à 100% de l'ordre de 743,9 millions, dont 328 millions ont été cédées au pool sur lesquelles 8,4 millions ont été annulées et le reliquat intégralement encaissé en vertu de la convention faisant des compagnies du croire des primes à l'expiration d'un délai de trois mois suivant leurs émissions.

Comparée à la production de 2005 qui était de 309,3 millions, celle de 2006 a enregistré une légère hausse de l'ordre de 6,05%, la capacité totale du pool restant inchangée et se situant à 300 millions.

Sous ce rapport, il convient de présenter la participation de chaque exercice à la formation de ce résultat d'ensemble à travers le tableau ci-dessus :

Exercices	Résultats (en milliers)	Rappel primes (en milliers)	en %
1991	15 809	22 196	71,2%
1992	53 869	74 830	72,08%
1993	7 927	85 957	9,2%
1994	5 419	94 568	5,7%
1995	-38 518	179 293	-21,5%
1996	69 460	154 143	45,1%
1997	-15 185	219 643	-6,9%
1998	153 387	263 248	58,3%
1999	60 195	260 339	23,1%
2000	-4 256	218 619	-1,9%
2001	112 821	292 894	38,5%
2002	87 853	272 211	32,3%
2003	95 738	387 954	24,7%
2004	-97 264	371 112	-26,2%
2005	182 268	299 622	60,8%
2006	21 866	319 598	66,0%

Source : Rapport annuel de gestion 2006 du pool AMCO.

Sur les 16 exercices inventoriés, seuls les exercices 1995, 1997, 2000 et 2004 ont enregistré des résultats déficitaires, celui de 2004 étant le plus prononcé en raison de la forte sinistralité qu'a connu cet exercice (3 pertes totales).

L'exercice 2006 est désormais l'exercice le plus performant avec un excédent de 210,8 millions (66% des primes souscrites).

Le tableau qui suit établit une répartition par compagnie membre, en mettant en relief leur importance en terme de volume de primes cédées, mais aussi le degré de sinistralité des portefeuilles considérés individuellement.

C'est ainsi que les portefeuilles les plus sinistrés sont dans l'ordre : SALAMA, la PA, AGF ex SNAS (sortie du pool le 31 / 12 / 95), AMSA et la SONAM.

Le tableau est également un indicateur de l'importance des cessions effectuées par chaque compagnie depuis l'origine : la PA reste la plus grosse cédante avec un volume de primes cédées de 2,26 milliards sur 16 ans, suivie de la SONAM et AMSA. Les compagnies les plus jeunes au sein du pool, NSIA, ALLIANCE et CNART ont cédé respectivement 51,2 millions, 28,1 millions et 14,8 millions.

Le tableau est projeté à la page qui suit pour des raisons de forme.

Compagnies	Cessions primes	S/P (en %)	Soldes de cession	
	(en milliers)		Montants (en milliers)	en %
PREVOYANCE	2 264 839	57,5%	-568 573	-25,1%
SONAM	524 716	33,7%	-242 237	-46,2%
AMSA	422 358	39,4%	-178 162	-42,2%
SALAMA	76 000	225,6%	113 522	149,4%
<u>(S.N.A.S)</u>	75 554	50,04%	-19 669	-26,0%
N.S.I.A	51 259	0,0%	-41 097	-80,2%
C.S.A.R	30 307	0,0%	-24 246	-80,0%
ALLIANCE	28 150	0,0%	-23 224	0,0%
A.S.S	21 379	0,0%	-17 329	-81,1%
C.N.A.R.T	14 849	0,0%	-11 870	-79,9%
<u>(M.S.A.T)</u>	5 691	0,0%	-4 424	-77,7%
<u>(NATIONALE)</u>	1 123	0,0%	-927	-82,5%

() Anciens membres du pool

- soldes en faveur du pool

Source : Rapport annuel de gestion 2006 du pool AMCO

Section II : La mise en place d'un réseau d'informations :

« Trade Point Sénégal » (TPS)

C'est pour mieux s'insérer à la mondialisation et participer au commerce électronique, que le Sénégal a créé son Trade Point en s'inscrivant en droite ligne dans le programme pour l'efficacité commerciale que la CNUCED a lancé, en 1992.

Le Sénégal a apporté une forte valeur ajoutée au concept et a mis en place un modèle tout à fait adapté aux besoins des pays en développement.

Ce modèle se présente sous la forme d'un réseau (site central et antennes régionales) destiné à limiter les contraintes liées au déséquilibre spatial entre régions d'un même pays et à promouvoir, sur le plan international, les potentialités économiques de toutes les régions.

Ce système interconnecte tous les acteurs de la chaîne des formalités du commerce extérieur en un réseau électronique. Toutes les formalités s'effectuent de manière électronique à partir d'un ordinateur.

Ainsi, les opérateurs économiques Sénégalais disposent de deux instruments modernes pour la promotion de leurs affaires : INFOCOM et ORBUS.

Paragraphe I : Information Commerciale (INFOCOM)

C'est le premier instrument qui offre de manière électronique des fonctionnalités sous forme d'informations commerciales sur les secteurs, sur toutes les entreprises sénégalaises et sur les opportunités d'affaires.

A/ Opportunités électroniques

- Offres et demandes de produits.
- Offres et demandes de services.
- Offres et demandes de compétence.
- Offres et demandes de partenariat.

B/ Services disponibles

Les services sont nombreux et plusieurs d'entre eux intéressent à bien des égards le secteur des assurances notamment la branche transports :

- Insertion d'opportunités : ce service permet aux utilisateurs du système de faire des insertions d'opportunités dans le système.
- Consultation d'opportunité : ce service permet d'offrir aux utilisateurs la possibilité de consulter tout ce qui s'offre et se demande sur le réseau.
- Edition d'opportunités : ce service permet d'imprimer les résultats d'une requête dans le système. Il peut s'agir de fiches individuelles ou d'un listing.
- Traduction : selon leur destination, les opportunités d'affaires venant du Réseau Global des Trade Point et les opportunités locales destinées au marché international sont traduites au niveau d'un service interne.
- La confection d'un site web : le TPS offre aux opérateurs économiques, au secteur des services, la possibilité de présenter une image de leur entreprise et de leurs produits.

Paragraphe II : Le produit Facilitation (ORBUS 2000)

C'est le deuxième instrument, plus complexe dans sa mise en œuvre, conçu par le TPS et qui se traduit par une application informatique installée dans un réseau reliant tous les intervenants dans le processus de collecte et de contrôle des documents du commerce extérieur.

A/ Objectifs et Atouts

L'objectif global est de réduire le temps et le coût des formalités liées à l'importation ou l'exportation des marchandises au Sénégal.

Les objectifs spécifiques sont : le rapprochement des différents acteurs du commerce extérieur ; la réduction des goulots d'étranglement ; l'amélioration des méthodes de travail.

Quant aux atouts du système de facilitation, ils s'analysent à travers la capacité du produit d'introduire des innovations pertinentes sans bouleversement difficilement acceptables et surtout dans le respect des missions dévolues à toutes les structures qui interviennent dans le processus de dédouanement.

B/ Services disponibles

La première version de l'application développée par le TPS prend en charge trois aspects :

- La collecte électronique des documents de pré-dédouanement : après l'inscription du bénéficiaire de l'opération dans le système, les informations pertinentes contenues dans les documents accompagnant la marchandise à importer ou à exporter sont saisies sur les formulaires créés à cet effet.

C'est ainsi que le système, se fondant sur les critères définis par la réglementation en vigueur (nature du produit, valeur, domiciliation bancaire, etc.) propose la liste des documents à chercher.

Si cette requête est validée, les informations sont envoyées automatiquement et simultanément aux services concernés pour la délivrance des documents.

- Le routage électronique des documents vers la Douane : les documents collectés à partir du système de facilitation du TPS arrivent dans le bureau de dédouanement compétent ainsi que les documents physiques.

Tandis que la déclaration et les formulaires électroniques qui l'accompagnent circulent de poste à poste dans le bureau de douane, les documents physiques sont « séquestrés ». Ces

documents physiques sont constitués d'une part par les originaux de facture, de certificats d'origine et de documents de transport (connaissance par exemple) et d'autre part les documents non pris en charge par la première version du système TPS.

- Le paiement électronique de droits et taxes : il repose sur la connexion des services concernés (Douane, Trésor, Banque de l'opérateur, Assurance etc.) en vue de procéder à une façon d'acquitter les droits et taxes. Toutefois, le recours au paiement électronique revêt un caractère facultatif.

Pour les versions ultérieures, elles devraient s'attacher à trouver des solutions de facilitation pertinentes aux problèmes suivants : le défaut de disponibilité des informations sur la cargaison avant l'arrivée du moyen de transport (avion ou navire etc.) ; l'automatisation des formalités d'enlèvement des marchandises ; la mise en place d'un document unique et simplifié de dédouanement.

A travers ces deux instruments, le Trade Point Sénégal a tenté, au moyen des nouvelles technologies, de relever la part des opérateurs économiques sénégalais dans le commerce mondial.

Titre II : Contraintes liées à la promotion de l'Assurance Transport au Sénégal et Enseignements à tirer de l'expérience Sénégalaise

Le secteur des services, notamment l'assurance, constitue à n'en pas douter un vecteur d'accompagnement et de soutien au développement de l'ensemble des secteurs de l'économie sénégalaise.

Mais en dépit des initiatives prises en matière d'assurance transport aussi bien du côté du législateur sénégalais que du côté des assureurs eux-mêmes, il n'en demeure pas moins que la consolidation et le renforcement sont plus que jamais d'actualité.

En effet, la politique de souscription de l'assurance transport souffre de certains maux liés à des facteurs endogènes et parfois exogènes qui appellent des améliorations afin de parer à cette situation pour le moins chancelante.

Chapitre I : Problèmes et contraintes liés à la promotion de l'assurance transport

Les difficultés susceptibles de constituer un frein à l'expansion de l'assurance transport sont de divers ordres. Ainsi convient-il d'analyser certains aspects de cette politique en rapport avec les règles de l'OMC avant de s'intéresser aux tares propres du système sénégalais.

Section I : L'assurance transport et approche OMC

Il convient de reconnaître que les entreprises de la zone UEMOA sont aujourd'hui dans l'obligation de défendre leurs intérêts. Pour ce faire, l'OMC constitue, au regard des remous de la scène internationale, l'enceinte où les pays africains d'une manière générale peuvent obtenir les moyens de la protection de leurs économies et d'ouverture de certains secteurs aux produits africains, le cas échéant. L'UE n'est plus en réalité ce partenaire privilégié parce que tiraillée en son sein par divers intérêts.

Toutefois, il y a toujours le revers de la médaille car l'OMC demeure le cadre qui fixe les limites du possible en matière d'échange. Le droit de l'OMC définit le

« commerce des services » comme étant « la fourniture d'un service ». Cette dernière comprenant « la production, la distribution, la commercialisation, la vente et la livraison d'un service ».

Ainsi l'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS), en tenant compte de la nature différente des services, détermine quatre modes de fournitures des services qui sont : le mode transfrontière (situation où le service est fourni en provenance d'un Etat membre vers un autre Etat membre, c'est le cas de la signature d'un contrat d'assurance) ; la consommation à l'étranger ; la présence commerciale (cas d'une entreprise étrangère qui ouvre une succursale sur le territoire d'un autre membre pour vendre ses services, c'est le cas de la bancassurance) et enfin le mouvement temporaire des personnes physiques.

La nécessité de rappeler toutes ces règles se justifie par le fait que l'un des moyens de promotion de l'assurance transport en l'occurrence l'obligation d'assurance des facultés importées et de domiciliation de cette assurance est menacé de tous bords.

C'est ainsi que fort de toutes ces règles établies et s'armant de manière générale des concepts de globalisation, mondialisation, libéralisme, pensée unique, village planétaire, etc., qu'un groupe de lobbying s'est manifesté en 2001.

Ce dernier dénommé « Financial Leaders Working Group » et constitué des représentants des organisations professionnelles d'assureurs des Etats-Unis, du Canada, du Japon, et des Etats de l'Union Européenne a saisi les membres de l'OMC de la question. Ce groupe de pression a défini un schéma type de législation sur les assurances et sur les règles qui devraient être respectées par les marchés de tous les Etats adhérents à l'OMC.

Entre autres règles souhaitées, figure en bonne place le libre accès du marché en ce qui concerne la réassurance et les assurances maritimes, aviation et terrestres. Ledit groupe a brandi l'argument selon lequel, toute législation imposant la domiciliation des assurances sur facultés à l'importation constitue une restriction condamnable à la

liberté du commerce international et donc un danger pour le développement économique des pays développés comme des pays en développement.

Par ailleurs, la Banque Mondiale et le Fonds Monétaire International ont tendance à imposer à nos pays la suppression de l'obligation et de la domiciliation de l'assurance transport notamment à l'occasion des financements qu'ils apportent à nos économies nationales.

Le cas le plus patent est celui de la République de Côte d'Ivoire où à la faveur des négociations sur le Programme d'Ajustement structurel (PAS), la Banque Mondiale a obtenu des autorités ivoiriennes l'abrogation de la domiciliation de l'assurance transport en 1997 rendue concrète par l'ordonnance 97 / 444 du 08 août 1997 et son décret d'application du 4 septembre 1997.

Fort heureusement, l'ordonnance n° 2007-478 du 16 mai 2007 est venue rétablir la situation en disposant à son article premier : *« Toute importation de biens et de marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles, doit être couverte par une assurance souscrite auprès d'une entreprise d'assurance agréée en Côte d'Ivoire pour effectuer les opérations d'assurance transports. »*

Ainsi, au-delà de l'effectivité de la domiciliation au Sénégal et dans les autres Etats concernés, se pose le problème beaucoup plus crucial de la probable disparition de celle-ci. D'où l'urgence pour les pays de la CIMA de mettre en oeuvre une stratégie idoine pour parer à toutes les éventualités.

Au Sénégal, la FSSA par le biais de la Commission Transport devra s'atteler entre autres à une réflexion plus approfondie sur la nécessité du maintien et du renforcement de cette loi en mettant l'accent sur les retombées de la domiciliation avec des statistiques à l'appui en vue de faire savoir qu'il s'agit d'une discrimination positive destinée à soutenir des économies moins favorisées.

De même, à l'instar des autres pays de la CIMA, c'est l'occasion de rappeler encore une fois que les conditions économiques qui avaient présidé à l'instauration de la domiciliation n'ont pas changé de nos jours.

Section II : Les autres types de contraintes

Ces difficultés qui entravent le développement de la branche Transport sont éparses. Néanmoins, il est possible de mettre en relief les principales étant entendu qu'elles sont quasiment liées les unes les autres.

Paragraphe I : Le problème de la sous tarification

S'il est vrai que pendant longtemps les tarifs pratiqués par les assureurs africains ont été plus élevés que ceux pratiqués, pour les mêmes risques, par les assureurs des pays d'exportation, cet argument doit être battu en brèche car les tarifs sont quasiment les mêmes dans tous les marchés aujourd'hui.

En effet, une grande partie des assureurs sénégalais et même africains ont acquis une expertise en matière d'assurance transport et de gestion des sinistres facultés qui leur fait rendre un service largement équivalent à celui rendu par les assureurs d'autres continents.

Ainsi, pour les voyages à destination ou en provenance d'Europe ou d'Asie avec l'Afrique de l'Ouest, les taux pratiqués sont de 0,225% pour la « Fap Sauf » ; 0,125% pour les « Accidents Caractérisés » et varient de 0,55% à 1% pour « la Tous Risques » (en maritime) ; 1,20% (en terrestre) ; 0,25% à 1,35% (en aérien).¹³

Ces taux standards sont pratiquement les mêmes que ceux servis sur le marché sénégalais.

Le constat qui en résulte est que les taux pratiqués sont parfois même plus bas si l'on prend en considération la nature de la marchandise.

Cette situation résulte du mépris par les Compagnies des taux indicatifs établis par la commission transports de la FSSA depuis 1990. Certes l'on peut rétorquer en disant que cette tarification ne concerne que le riz. Ce qui peut aisément se comprendre car ce produit est l'un des plus importants en matière d'importation et doit constituer un

¹³ Cours d'Assurances Transports et Aviation, cycle DESS-A, 2006-2008.

ballon d'essai pour toutes les marchandises importées. Il est tout aussi possible d'incriminer l'aphonie de la commission en matière d'assurance facultés. Mieux, l'on peut incliner à croire que c'est parce que dans ce domaine il n'existe pas de tableaux à lecture directe (comme en automobile) ou de techniques codifiées (comme le tarif rouge en incendie) permettant à chacun de tarifer une fois connus les facteurs pertinents.

En réalité, non sans prendre en considération les failles ainsi décelées, il convient de souligner que le problème auquel il faut véritablement et préalablement s'attaquer est ailleurs. La chute des tarifs dans le marché sénégalais est à rechercher dans la pratique des appels d'offres. Et qui dit appel d'offre, dit nécessairement adjuger au plus offrant. Ce à quoi la majorité des compagnies s'adonnent sans réserve aucune au mépris des bases techniques de l'assurance et ce, au bonheur des souscripteurs, tout au moins au moment de la souscription.

Cette fâcheuse conséquence de la concurrence qu'est la guerre des tarifs ne manquera pas d'avoir des répercussions sur le règlement des sinistres. Cette contrainte n'est pas sans lien avec le volume restreint des risques sur le marché ainsi que leur répartition à tout le moins dissuasive.

Paragraphe II : Le volume restreint des risques et leur répartition dissuasive sur le marché

Le marché Sénégalais comme la plupart des marchés d'assurance de la zone CIMA souffre d'une concurrence due à un volume relativement restreint des affaires souscrites. Cette situation est notoire en assurance transports où, rappelons le, exceptés les corps de navires de pêche, la branche tarde à connaître un véritable décollage.

En effet, il nous a été donné de constater que le chiffre d'affaires de la branche transport évolue en dents de scie et la tendance est plutôt à la baisse ces dernières années (2005 et 2006). Cette baisse n'est le fruit d'une sélection rigoureuse des risques que pour la catégorie corps de navires de pêche. Et pendant que la branche transport représente 20% de part de marché, l'assurance facultés occupe toujours entre 60% et 80% de ces

20%. Ce qui prouve l'étroitesse du volume d'affaires que doivent se partager les compagnies.

Mais à ce niveau le problème du contrôle de l'effectivité de l'obligation d'assurance et de domiciliation refait surface. Car on constate que sur 200 à 250 000 opérations d'importations traitées par les services des douanes et ceux chargés de la vérification des importations, les assureurs locaux ne couvrent que quelques dizaines de milliers.¹⁴

Ce constat peut laisser penser qu'il s'agit plus d'un déficit d'absorption des potentialités de souscription du marché que d'un réel problème de volume de la matière assurable. Les deux obstacles étant liés, c'est aux assureurs de mieux s'organiser en se cantonnant pas dans leurs créneaux traditionnels. Ils doivent explorer les nouveaux marchés surtout pour ceux d'entre eux dont le portefeuille est déséquilibré ou pire se retrouvent sans portefeuille dans une catégorie donnée.

Ce qui pose par ailleurs le problème de la répartition dissuasive des risques sur le marché. Ainsi un regard sur le chiffre d'affaires provisoire de l'assurance dommage de l'exercice 2007 (affaires directes à l'exclusion de la réassurance), l'on se rend compte que sur un total de F CFA 7 702 800 000 en facultés transportées, AXA à elle seule se taille F CFA 5 136 690 000, ensuite viennent AGF Sénégal, AMSA, PA, NSIA Sénégal, SONAM sans atteindre individuellement F CFA 500 000 000. En corps de navire, la situation est plus équilibrée avec le même peloton de tête (avec quelques variations dans le rang). Tandis qu'en aviation, la situation est alarmante avec seulement quatre sociétés qui se partagent les risques souscrits localement.

Cet état de fait peut constituer un goulot d'étranglement dans la souscription en ce sens que ce sont les souscripteurs qui peuvent à terme subir les conséquences néfastes d'un monopole qui ne dit pas son nom.

¹⁴ Bulletin d'informations économiques : spécial assurance n° 640 de décembre 2004 chambre de commerce et d'industrie de Dakar.

La réputation d'une compagnie d'assurance doit se bâtir à tout point de vue et non à travers une ou deux branches ou plus grave encore grâce à deux ou trois gros clients. Et c'est surtout aux compagnies qui se trouvent dans cette situation que s'adresse l'invite à la prospection.

Mais cette issue dépend de la compétence et de l'expérience des ressources humaines.

Paragraphe III : Le problème lié à la formation des acteurs

Il est bien de prendre des mesures législatives, institutionnelles et organisationnelles destinées à promouvoir et à consolider le marché de l'assurance transport au Sénégal. Mais celles-ci seraient superflues en l'absence de l'élément humain chargé de les appliquer.

Un marché de l'assurance sain exige la participation d'assureurs, d'experts, de despacheurs qualifiés et expérimentés.

Ce qui n'est pas toujours le cas au regard de la pratique. D'aucuns diront qu'il y a toujours ce cercle vicieux qui fait que si l'on constate une insuffisance de connaissances et d'expérience, c'est parce que la branche est trop petite pour justifier le recrutement d'un personnel qualifié et expérimenté.

Toutefois, le métier de l'assureur est plus noble que cela. L'assureur est avant tout un guide, un conseiller, un véritable partenaire de son client. Parmi les motivations des professionnels qui ont décidé de ne pas assurer leurs marchandises, lorsqu'il n'y a pas obligation de s'assurer on décompte : « mes produits ne risquent rien, ni la casse, ni le vol,...je ne les assure pas » ; « mes produits sont si chers que cela me coûterait une fortune de les assurer » ; et la plus fréquente « les transporteurs à qui je confie mes marchandises sont assurés : je me retournerai contre eux s'il arrive quelque chose ».

Devant de tels raisonnements, un assureur qui n'encaisse que des primes en ratera l'occasion cette fois. Car, il s'agira d'expliquer, d'édifier, de convaincre. Un client

non convaincu n'aura pas confiance, chose fondamentale dans un domaine particulier où se vendent et s'achètent des promesses.

En outre, le déficit de formation conduit souvent à une confusion des rôles de la part de certains assureurs transports. Ainsi, en choisissant son expert l'assureur doit savoir que celui-ci n'est qu'un technicien. Que l'expertise soit amiable ou judiciaire, l'expert n'est, en aucun cas, juriste et n'a donc aucune vocation à interpréter telle ou telle clause de portée juridique ou analyse de responsabilité.

L'expert a un rôle de conseil quant aux mesures conservatoires à prendre. En matière de commerce, les parties sont, en effet, souvent éloignées du site d'incident et ce rôle devient alors important. Il doit, enfin, fixer un préjudice économique ou commercial et non pas déterminer une indemnité d'assurance.

Cet aspect n'est pas toujours compris ou alors certains assureurs du marché feignent l'ignorer, ne mesurant pas les conséquences futures pouvant résulter de l'insatisfaction du client au moment de l'indemnisation.

La conséquence majeure qui peut résulter de cette situation où les rôles sont imprécis est que les clients les plus avertis (le plus souvent les plus importants) se confient purement et simplement aux assureurs étrangers.

Eu égard à l'ensemble de ces maux dont souffre l'assurance transport, il importe de tirer des enseignements et de proposer quelques palliatifs.

Chapitre II : Les enseignements à tirer de l'expérience sénégalaise **et les recommandations suggérées**

Le marché sénégalais de l'assurance transport regorge de potentialités. Compte tenu des développements essentiels du présent document, il apparaît quelques domaines particuliers de l'expérience sénégalaise qui pourraient servir d'exemple aux autres pays membres de la CIMA. De nombreux et divers efforts ont été consentis pour la promotion de l'assurance transport. Mais à l'inverse, la coordination intégrée n'a toujours pas été bien assurée.

Section I : Mettre à profit le système technologique disponible

L'évolution de la demande de l'assurance est, tout au long de son histoire, intimement liée au progrès technique et au développement des nouvelles technologies.

L'exemple de l'assurance maritime qui a trouvé son origine dans le prêt à la grosse aventure, fruit du développement du commerce maritime, est à cet égard édifiant.

Si l'informatique joue un rôle central dans l'industrie de l'assurance c'est parce que cette dernière se nourrit et produit essentiellement de l'information.

Le Trade Point Sénégal à travers INFOCOM et ORBUS est une chance que doivent saisir les assureurs transports. Si aujourd'hui il est noté une dispersion au niveau des mécanismes et des acteurs dans l'application de la loi sur l'obligation et la domiciliation c'est quelque part parce que tous ces acteurs en premier les compagnies d'assurance n'utilisent pas les opportunités et les services offerts par ce système.

En réalité, c'est un moyen qui permet de mener de manière plus efficiente et plus ciblée leurs activités et élaborer des stratégies performantes.

Mieux la souscription des opérations d'assurance sur ORBUS constitue une véritable parade à l'action frauduleuse et corruptrice de certains acteurs. Il résulte de ce comportement une perte énorme pour les assureurs transports dont le chiffre d'affaires

s'effrite de jour en jour notamment en assurance des facultés. Ce manque à gagner est aussi ressenti par l'Etat dont la taxe de 5% récupérable sur les primes d'assurance s'envole en même temps que celles-ci.

Face à cette incohérence préjudiciable à l'efficacité qui était attendue, il urge d'assujettir toutes les compagnies d'assurance à la souscription sur ORBUS. En effet, cette gestion automatisée des services aura le mérite de la transparence et permettra par conséquent une plus grande rétention des primes. De plus, les compagnies sénégalaises doivent profiter de ce système pour créer facilement des sites internet.

L'un des principaux obstacles d'une telle entreprise est aujourd'hui levé avec l'avènement de la validité juridique du document électronique.¹⁵

Il s'agira donc pour les assureurs par le biais des organismes professionnels de prendre langue avec les autorités compétentes avec l'appui de l'Agence Informatique de l'Etat en vue de présenter tous les arguments indispensables à la mise en œuvre de cette obligation de souscription.

Section II : Etendre le système des pools

L'augmentation de la capacité de souscription est l'une des conditions du succès de la réglementation mise en place.

En effet, la première étape à franchir est la création d'institutions locales d'assurance, s'il n'en existe pas encore, dans la mesure où le fait de dépendre des compagnies étrangères agréées dans le pays ne permet que partiellement d'aboutir au résultat recherché à savoir placer les risques transport sur le marché local.

Ensuite, si le secteur local de l'assurance veut suffire à toutes les exigences locales de couverture, il lui incombe de se doter d'une capacité de souscription suffisante car, faut-il le rappeler, l'assurance transport notamment maritime est une catégorie

¹⁵ Loi n° 2008-08 du 25 / 01 / 08 sur les transactions électroniques.

pertes totales douteuses qui fut la hantise des assureurs transport avant la création du pool.

Il serait par conséquent intéressant pour les assureurs transport de redynamiser la Commission Transport dans son volet facultés étant entendu que la co-assurance y est déjà très développée. Il suffit de la rendre plus formelle en prenant exemple sur des structures tel qu'il en existe sous d'autres cieux (AFSAT par exemple).

Du reste, la catégorie Aviation a plus que toute autre catégorie besoin de ce regroupement sous forme de pool. Elle est le parent pauvre de la branche parce que caractérisée par un nombre restreint de risques assurables.

Néanmoins l'on peut toujours chercher à tirer profit de l'existence du Pool Aviation Africain mis en place par l'Organisation des Assureurs Africains (OAA). D'ailleurs cette structure doit s'inspirer des exemples locaux pour mettre en place un Pool Maritime Africain.

Ce regroupement sous quelque forme que ce soit est important pour les compagnies du marché sénégalais car exceptées quelques unes dont AXA (qui est une filiale), elles n'atteignent pas la taille critique, gage de survie d'une compagnie d'assurance des temps modernes.

Section III : Mettre l'accent sur la prévention

Si l'on s'en tient à la définition du Petit Robert, la prévention consiste en « *un ensemble de mesures préventives contre certains risques et en une organisation chargée de les appliquer.* »

D'une approche statique destinée à sanctionner les installations hors normalités, les assureurs sont entrés rapidement dans une phase plus dynamique consistant à peser sur l'aléa au moyen de la prévention. Et, sur le plan technique, la prévention permet de

contenir l'aléa des risques encourus à un niveau rendant possible le fonctionnement de l'assurance.

De plus, sur le plan économique, la prévention leur permet de réduire le coût dans l'intérêt des assurés comme dans leur propre intérêt.

En effet, une des caractéristiques de l'assurance sur facultés est qu'une proportion considérable des primes souscrites doit être dépensée pour régler les sinistres. De ce fait, une gestion saine de l'assurance transport, en particulier sur le marché sénégalais et partant les autres marchés de la CIMA où le volume des primes sur facultés est restreint, repose en grande partie sur la prévention des sinistres. Afin de réduire au minimum le fardeau des sinistres, il convient de surveiller le chargement et le déchargement des marchandises, leur stockage, entreposage, arrimage et leur gardiennage. Cela exige aussi l'amélioration des installations portuaires, l'utilisation d'un équipement et de moyens de transport modernes, l'amélioration des emballages etc. Il importe de signaler à cet effet la concession de l'activité de manutention des porte conteneurs au profit de DUBAI PORT WORLD.

Dans ce domaine, de grands efforts sont entrepris au Sénégal : extension du terminal à conteneurs pour pouvoir accueillir les navires de dernière génération ; sécurité portuaire acceptable avec les services de la Capitainerie et de la Gendarmerie ; le gardiennage des magasins et entrepôts assuré par des structures privées etc....

En outre, d'importantes sociétés de manutention, de transit, de consignation, de transport (MAERSK, SOMICOA, CSTTAO, TRANSSENE, GEODIS, SNAT etc.) disposent de moyens logistiques performants (grands magasins sécurisés, grues de grande puissance, camions bennes de grande capacité ...) permettant un meilleur traitement des facultés.

Mais pour que ces efforts soient à la fois efficaces et économiques, ils doivent être entrepris collectivement dans la mesure où le marché sénégalais est servi par

plusieurs assureurs maritimes. Ces derniers devraient mener leurs actions en collaboration avec tous les intervenants de la chaîne de transport.

A la vérité, le fabricant connaît mieux que quiconque son produit quand celui-ci est entreposé. Il est très au fait de ses réactions à l'occasion d'un déplacement, des dangers qu'il peut présenter pour le transporteur et l'environnement. Il lui appartient par conséquent d'informer des mesures de prévention et de limitation de sinistre qu'il faut prendre s'il y a lieu. La prévention est donc un tout ; il s'agit d'informer celui qui devrait savoir.

Section IV : Une plus grande célérité dans le règlement des sinistres¹⁶

Dans le marché CIMA et concernant les sociétés d'assurance dommages (IARD), une société sur quatre a consacré 20% des émissions dans le paiement des sinistres. 89% des sociétés utilisent 50% des émissions au plus au paiement des sinistres. 11% seulement des sociétés dépassent 50%.

La comparaison des taux de paiement de sinistres à ceux des frais généraux révèle que 64 sociétés sur les 83, soit 77%, dépensent plus en frais de fonctionnement qu'en paiements de sinistres.

La durée moyenne de liquidation des sinistres (provision pour sinistres à payer / sinistres payés) est de trois ans dans toute la zone CIMA. Elle atteint six ans dans certains pays membres.

Cette situation qui est révélatrice d'un certain laxisme dans la gestion technique des compagnies n'épargne pas le marché sénégalais et peut être lourde de conséquences. L'indemnité due par l'assureur est payable au comptant dans les trente (30) jours qui suivent la remise complète des documents justificatifs du sinistre.

¹⁶ Source des données : Intervention de M. OUEDRAGO (A.), Libreville, 19 Août 2008.

En effet une prompt réaction de l'assureur en cas de sinistre renforce la confiance de l'assuré et par conséquent suscite en lui une couverture plus grande de ses risques.

Section V : Renforcer la collaboration avec les organismes professionnels internationaux

Dans le cadre de ce renforcement, le marché sénégalais fait usage des clauses types qui sont rédigées par des professionnels universellement reconnus (imprimés des polices françaises par exemple), applique les classifications des navires établies par la llyods ou d'autres organisations et a recours à des organismes internationaux spécialisés dans l'expertise, la dispache et le sauvetage (CESAM par exemple).

Toutefois, afin de compenser les innombrables obstacles et désavantages auxquels ils se heurtent, les marchés de l'assurance transport des pays de la CIMA doivent largement profiter des possibilités offertes par ces organes collectifs.

En effet, l'utilisation de ces diverses possibilités n'est pas seulement bénéfique aux opérations courantes des assureurs transports, elle leur fournit en outre un certain degré de fiabilité internationale, leurs opérations devant être menées conformément à certaines pratiques internationales.

Mieux, comme pour corroborer nos développements précédents, nos marchés pourraient par exemple penser à la création d'un corps consultatif régional.

Ce dernier pourrait rendre des services inestimables dans l'évolution des risques, la tarification, la rédaction de clauses types pour les genres de risques couverts dans la région.

De même des arrangements régionaux pour le règlement des sinistres pourraient être très utiles aux assureurs transports d'une région. Par exemple, cette initiative pourrait se concrétiser par un accord collectif entre assureurs opérant dans la même région aux termes duquel ils se chargeraient du règlement des sinistres dans leurs pays respectifs

pour le compte des assureurs originels. Ce qui pourrait permettre de réaliser des économies importantes dans le règlement des sinistres.

En plus, les inconvénients au désenclavement en assurance transport pourraient trouver une solution. Par exemple, les pays de transit devraient accepter d'abolir toute prescription visant l'assurance obligatoire chez eux d'une partie du transport maritime ou terrestre des marchandises en transit destinées à un pays enclavé (sans littoral).

D'autres solutions moins évidentes pourraient aussi aider à franchir cet obstacle : co-assurance des importations avec l'assureur du pays côtier ; agir en tant qu'agent local de l'assureur du pays enclavé pendant la période où les marchandises transitent par le pays côtier, y compris pendant leur chargement et déchargement au port.

En effet, dans un cadre comme l'UEMOA où il existe de grandes possibilités d'expansion du commerce régional, une coopération régionale de l'assurance maritime sur facultés pourrait sans doute faciliter et développer ces échanges commerciaux.

Section VI : Renforcer les capacités humaines et développer davantage la politique Commerciale des Compagnies d'Assurance

*« Le moindre développement est aussi le résultat d'une insuffisante qualification du « capital humain ». Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que les niveaux des professionnels de l'assurance dans les pays émergents soient relativement faibles, et que l'élévation de ces niveaux soit une condition de leur développement et de celui, en corrélation, de l'assurance ».*¹⁷

Ces propos à l'endroit de l'industrie africaine d'assurance ne sont point dénués de sens. Tout au contraire, ils s'adaptent bien au contexte actuel du secteur. La preuve en est aujourd'hui donnée par l'émergence de groupes multinationaux : NSIA, SUNU, COFIRA, COLINA, AVENIRE, etc....

¹⁷ « L'Assurance dans les Marchés Emergents », Michel Lutfalla & Jean François Outreville in Encyclopédie De l'Assurance- Economica.

Cette émergence est certes liée à celle d'une nouvelle génération de cadres conscients des défis auxquels est confrontée l'assurance en Afrique. Néanmoins, il reste encore du chemin à parcourir.

Cette dynamique a été bien appréhendée par le marché sénégalais où les possibilités d'enseignement et de formation professionnelle au personnel de direction et d'exécution travaillant dans ce domaine ne manquent pas. La plupart des compagnies ne ménagent aucun effort pour assurer à leur personnel des programmes de formation avancés, des séminaires périodiques et des échanges de vues régionaux ou internationaux afin de permettre un échange d'idées et d'expériences.

Toutefois, il convient de multiplier de telles initiatives étant bien entendu qu'une société d'assurances n'est pas une entreprise comme les autres : *« considérée sous l'angle de la production pure, l'entreprise d'assurance est une curieuse entité. Pas de matières premières, pas de marchandises, pas de stocks. Son orientation et sa gestion s'appuient sur des informations passées et actualisées, mais également sur des anticipations fondées sur une lecture actuelle et prospective du marché »*.¹⁸

C'est dire que sa principale ressource, plus que dans plusieurs autres secteurs, est la ressource humaine. Ce qui est d'ailleurs bien compris au regard des initiatives individuelles qui sont prises ici et là par le personnel des compagnies pour se former et se recycler.

Pour en revenir à l'assurance transport, encore faudrait-il signaler l'absence sur le marché de centres importants d'assurance maritime et transport. Ce qui handicape l'expansion de la branche.

Du reste, et dans un cadre un peu plus général, il faut déplorer l'absence au sein de la plupart des compagnies d'une véritable politique commerciale.

¹⁸ La société d'assurances : *« Une entreprise pas comme les autres »*, Colette Fabre, l'ARGUS 6 mars 1998.

Il est vrai que le marketing en assurance a connu des paradoxes, des difficultés et partant du retard. Cependant, il faut reconnaître que la différenciation entre compagnies repose de nos jours sur le slogan : « *penser client avant de penser produit* ».

Si aujourd'hui la concurrence mine le marché de l'assurance c'est parce que quelque part les tâches ne sont pas bien réparties au sein de certaines compagnies. Il est vrai que l'organigramme d'une société d'assurance est fonction de sa taille. Néanmoins, quelque soit le système mis en place il y a un aspect fondamental qu'il ne faut pas perdre de vue.

En effet, sans que le terme marketing n'apparaisse, il doit demeurer présent dans la compagnie d'assurance. D'abord, parce qu'il y a une fonction support (marketing fonctionnel) où l'on retrouve des techniciens qui vont faire prévaloir leur savoir faire pour concevoir le produit. Généralement il s'agit de la Direction Technique et de ses démembrements.

Ensuite, il y a d'un autre côté la Direction Commerciale (marketing opérationnel) qui est en relation directe avec la clientèle et qui, une fois le produit conçu, prend le relais pour s'occuper de sa diffusion.

Son action requiert certaines dispositions :

- la connaissance des aspects liés à la segmentation : celle-ci vise à bien et mieux connaître le marché (étude de marché). Elle peut être stratégique en ce sens qu'elle va chercher à répartir le marché en sous parties homogènes et exploitables, comme elle peut être comportementale dans la mesure où elle cherche à comprendre l'attitude des clients et à les classer par catégorie.

Il n'est pas exclu qu'elle soit tarifaire ou qu'elle dépende des réseaux de distribution. Dans tous les cas, elle prend en compte les produits, les clients, la zone géographique et la concurrence existante.

- une politique commerciale basée sur le produit, le prix, la distribution et la communication.

-la Gestion de la Relation Client (GRC) encore appelée CRM (Customer Relationship Management) : elle permet de nouer un lien interactif avec l'assuré, mieux connaître ses motivations et ses attitudes, prédire ses comportements futurs.

La CRM est donc une démarche et une organisation qui doivent permettre d'identifier, d'attirer, et de fidéliser les meilleurs clients, en générant plus de chiffre d'affaires et de bénéfices. En effet, mieux vaut enrayer le taux de chute que produire pour compenser les sorties.

Un tel travail nécessite de la part des compagnies d'assurance un enrichissement de leur base de données. Certes, les assureurs possèdent des fichiers sur leurs clients mais ces derniers sont essentiellement des fichiers de contrats et sont caractérisés par une diversité ne permettant pas d'avoir une vision complète du client. Pour ce faire, le contenu des bases de données pourrait comporter : l'état civil, la situation familiale et professionnelle, la situation patrimoniale (revenu, banque, patrimoine), les centres d'intérêts (culturels, sportifs, associatifs), le nombre et type de contrats déjà souscrits, la volatilité du client (risque de résiliation), la potentialité d'épargne, le nombre de sollicitations commerciales et leurs résultats.

Toute cette démarche vise à faciliter le travail en mode projet qui se fait au sein de certaines compagnies où toutes les Directions (notamment celles concernées par le produit) travaillent en synergie, dans la transversalité en vue de la satisfaction du client. D'où l'urgence et la nécessité de former tous les acteurs (assureurs et intermédiaires surtout).

Enfin, il faut noter qu'il existe de nos jours un observatoire de la concurrence dans les grandes compagnies d'assurance. Les compagnies de la zone CIMA doivent envisager son intégration pour une meilleure politique de souscription.

CONCLUSION GENERALE

« L'Afrique est certes un géant démographique mais encore un nain (hors Afrique du Sud) dans le domaine des assurances. Elle possède néanmoins un potentiel de croissance considérable. Bien que la stabilité politique indispensable au développement économique soit encore précaire, les résultats des sociétés d'assurance sont globalement satisfaisants. »¹⁹

A la vérité, il convient de reconnaître qu'avec une institution comme la CIMA, le développement en Afrique est aujourd'hui concentré sur l'Afrique Francophone Subsaaharienne avec des avantages comparatifs évidents.

Le marché sénégalais des assurances ne fait pas exception à la règle si l'on sait qu'il fait partie avec la Côte d'Ivoire, le Cameroun et le Gabon du quator émergent de la zone CIMA.

L'assurance transport a sans nul doute contribué à la réalisation de cette performance au regard des statistiques déjà examinées.

En effet, en terme de part de marché, l'assurance transport vient en deuxième position derrière l'assurance responsabilité civile automobile.

Alors, la tentation peut être grande de tirer hâtivement des conclusions sous le prisme déformant de ce rang. C'est dire que 20% de part de marché pour une branche d'envergure relativement importante (assurances des facultés, assurances des corps de navires, assurances de responsabilité civile) peut susciter quelques inquiétudes.

Aujourd'hui, la situation peut se résumer ainsi qu'il suit :

- l'assurance sur facultés représente plus de la moitié du volume d'affaires souscrites ;

¹⁹ « Afrique du Sud, Maghreb et Afrique Francophone », Martial Boyé in RISQUES n° 71 Septembre 2007.

- une part considérable des importations échappe à l'assurance des facultés en dépit de l'obligation légale d'assurance instaurée ;
- l'assurance des corps de navires est marquée par la prédominance des corps de navires de pêche ; l'assurance des corps de navires de commerce est moins pratiquée ;
- l'assurance aviation laisse entrevoir un monopole de fait de quelques compagnies et constitue essentiellement une activité de fronting ;
- l'assurance de responsabilité civile tarde à prendre de l'ampleur.

La lecture de cette situation rend compte de la nécessité d'assainir le marché de l'assurance transport. Cet élan d'assainissement a permis d'améliorer les résultats de la catégorie corps de navires de pêche.

Quant à l'assurance des facultés transportées à l'importation, elle parvient difficilement à enregistrer les résultats escomptés. Là résident les véritables goulots d'étranglement de l'assurance transport au Sénégal.

La loi sur l'obligation d'assurance est aujourd'hui vieille de Vingt cinq ans. Il ne s'agira certes pas de l'abolir pour des raisons déjà évoquées, mais il serait important de la réexaminer pour une plus grande effectivité dans son application.

Les décisions en matière de sanction relative à l'inobservation des dispositions de cette loi sont rares voire inexistantes. Il faudra davantage conscientiser les agents de la douane chargés du contrôle car ces derniers ignorent souvent les fondements de la domiciliation et par conséquent leur ardeur au contrôle a tendance à s'émousser.

Il urge par conséquent de mettre fin aux multiples pratiques peu orthodoxes qui sont notées dans le processus de dédouanement où chaque acteur semble satisfaire ses préoccupations au grand mépris des procédures prévues à cet effet.

D' ailleurs, l'on constate que devant l'intransigeance de certains agents du contrôle, des opérateurs économiques s'étonnent du fait qu'on leur demande de présenter un certificat d'assurance délivré par un assureur local.

A l'évidence, cela peut paraître simpliste mais l'attention portée aux clients et la compréhension approfondie de leurs problèmes constitueront de plus en plus la stratégie-clé des assureurs. Nous ne cesserons de mettre l'accent sur la nécessité de mettre en place des politiques marketing. Celles-ci sont encore peu développées dans le marché alors que les populations sont peu sensibilisées.

Les compagnies d'assurances ainsi que les intermédiaires devront mieux conseiller les importateurs afin qu'ils choisissent les garanties adaptées à leurs marchandises. Certaines compagnies du marché s'y attèlent en proposant systématiquement des polices d'abonnement. Ce qui permet d'éviter la souscription après arrivée de la marchandise à destination.

S'agissant des courtiers, ils doivent apporter de la valeur ajoutée à l'opération d'assurance. Ce qui n'est pas souvent le cas au point que certaines personnes pensent que le métier de courtier est facile et on assiste à la création de nombreux petits cabinets qui viennent alourdir le marché. Qui plus est, le peu d'assistance technique qu'ils apportent ne s'étend pas à certaines branches comme l'assurance transport ou encore les risques techniques.

En outre, les associations professionnelles doivent plus se faire sentir. Elles ont le devoir de redresser les dysfonctionnements constatés dans le marché de l'assurance transport. Et les compagnies ont intérêt à collaborer véritablement pour augmenter leur capacité et pouvoir survivre dans un marché réduit, tout au moins pour une catégorie de risques. A défaut de pouvoir se regrouper, elles doivent davantage développer la co-assurance afin d'atténuer sensiblement les difficultés rencontrées dans la souscription en assurance aviation et en assurance corps de navires de commerce.

Il serait aussi souhaitable que le travail qui a été entamé par la Commission Transport de la FSSA concernant l'assurance des unités de pêche artisanale soit réactivé. Ce secteur n'est pas à négliger au regard des potentialités naturelles du Sénégal (mer, fleuve, lacs). Mais il faudra pour cela, aller dans le sens de rendre obligatoire cette assurance à l'instar de celle concernant les corps de navires de pêche battant pavillon sénégalais.

En tous les cas un regroupement de quelque nature que ce soit peut être la clé du succès dans les différents défis à relever.

Aujourd'hui par exemple, la compagnie leader de l'assurance transport n'est signataire d'aucune des conventions mises en place en matière de transport dans le marché sénégalais. Ce qui s'explique en partie par le fait qu'il appartient à un grand groupe qui opère dans l'espace CIMA et dont la particularité est de travailler en synergie avec des procédures, des normes et des outils communs.

Ledit groupe est conscient du potentiel de croissance de la zone CIMA et des évolutions réglementaires à venir. C'est dire que les compagnies étrangères font jusqu'à présent ombrage aux compagnies des marchés émergents.

Mais l'efficacité de l'action des associations professionnelles requiert une plus grande implication de la part des autorités étatiques et surtout de la Direction des Assurances. Celle-ci devra davantage renforcer le contrôle en assurant un suivi continu des sociétés dans lesquelles des écarts intolérables ont été constatés. Et même des visites inopinées peuvent permettre de parer à certains agissements en marge des dispositions du code CIMA.

Dans un cadre plus général, la Commission Régionale de Contrôle des Assurances (CRCA) devrait être beaucoup plus rigoureuse dans l'octroi des agréments et aider au mieux les Compagnies en situation difficile étant entendu que le retrait est lourd de conséquences sociales. Elle doit y veiller particulièrement car, faut-il le préciser, la saturation d'un marché n'est pas systématiquement liée à sa plus ou moins grande taille.

Ce ne sera cependant pas si facile puisque opérer dans un tel environnement culturel ne se fera pas sans heurts. Mais il est du rôle des assureurs de promouvoir une éventuelle culture de l'assurance chez les assurés en insistant sur l'importance et l'utilité de l'assurance dans l'activité de ces derniers. En assurance transport, cette action sera particulièrement orientée vers les particuliers en mettant l'accent sur le rôle économique et social de l'assurance.

Ainsi, osons-nous espérer que ce pari sera réussi avec les générations montantes qui ne se sentent plus liées au passé, car ayant le souci de l'efficacité et du résultat. Ces dernières ont donc devant elles une responsabilité historique mais auront nécessairement besoin du soutien des précurseurs du marché CIMA.

BIBLIOGRAPHIE

199

Ouvrages

CHARRE SERVEAU (M.) et LANDEL (J.), *Lexique juridique et pratique des termes d'assurances*, Argus, 1992.

CHEVALIER (D.) et DUPHIL (F.), *Le Transport : « Gérer les opérations de transport de marchandises à l'international »*, Nouvelle Edition Foucher, 2004.

EWALD (F.) et LORENZI (J. H.), *Encyclopédie de l'assurance*, Economica.

RODIERE (R.) et DU PONTAVICE (E.), *Droit maritime*, 12^e édition, Dalloz.

Articles

BERGEL (J.L.), « *Méthodes de coordination des textes et droit des transports* », *Revue de Droit Commercial, Maritime et Fiscal*, 1994, pages 13 à 23.

CORREA (J.J.L.), « *L'entreprise de la zone UEMOA exportatrice de marchandises et de services : entre le marteau de l'Union Européenne et l'enclume de l'OMC* », Communication au Forum international sur le droit des affaires.

CHAMAYOU (M.), « *L'assurance transport en matière d'exportation* », Colloque sur le commerce international et le transport maritime », Dunkerque, les 3 et 4 Novembre 1993.

DEFrance (G.), « *Le transport dans le cercle du Risk Management* », *L'argus*, 1989.

OUEDRAGO (A.), « *Faiblesses Actuelles Des Compagnies d'Assurances et Moyens susceptibles d'Etre Mobilisés Pour Leurs Consolidations Pérennes* », Libreville, 19 Août 2008.

SAMB (A.S.), « *Le renforcement des capacités pour la promotion du commerce et des échanges entre les Etats membres de la Banque Islamique du Développement (Etude de cas du Sénégal)* », Juillet 1999.

YEATMAN (J.), « *L'assurance transport au service des chargeurs et du développement du commerce international* », Douala, le 9 Novembre 2007.

« *Assurance Transports en Afrique* », Revue de l'Institut International des Assurances de Yaoundé, numéro 3, Juillet 1976.

« *L'assurance, pierre de touche du développement africain* », Risques n° 71, Septembre 2007.

Autres

Rapport d'activités de la FSSA (2003 à 2006).

Rapport annuel de Gestion du Pool AMCO (2006).

Règlement Intérieur et Convention du Pool AMCO.

Code CIMA, édition FANAF, 2006.

Loi n° 83-47 du 18 Février 1983 portant obligation d'assurance des biens et marchandises de toute nature à l'importation ainsi que des corps de navires battant pavillon sénégalais et rendant obligatoire la domiciliation de cette assurance au Sénégal.

Décret d'application n° 83-1201 du 24 Novembre 1983 fixant les conditions d'application de loi 83-47 du 18 Février 1983.

Cours

Cours d'Assurance Transport et Aviation, cycle DESS-A de l'I.I.A, 2006-2008.

Cours d'Assurance Maritime et Transport, cycle MST-A de l'I.I.A, 2006-2008.

Cours de Marketing en Assurance, cycle DESS-A de l'I.I.A, 2006-2008.

Cours de Contrôle sur Pièces et sur Place, cycle DESS-A de l'I.I.A, 2006-2008.

Internet

- ❖ www.ffsa.fr
- ❖ www.Unctad.org
- ❖ www.fanaf.org
- ❖ www.wto.org
- ❖ <http://www.cesam.fr>

TABLE DES MATIERES

	PAGES
DEDICACES -----	I
REMERCIEMENTS -----	III
GLOSSAIRE -----	V
SOMMAIRE -----	XIV
INTRODUCTION GENERALE -----	1
PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DE LA SOUSCRIPTION DE L'ASSURANCE TRANSPORT AU SENEGAL A LA LUMIERE DE L'ENVIRONNEMENT INTERNATIONAL ET SOUS REGIONAL	
TITRE I : Le cadre réglementaire international et sous régional de l'assurance transport -----	6
Chapitre I : L'environnement international de l'assurance transport -----	6
Section I : Les principales conventions internationales en matière de transport -----	6
Paragraphe I : Les conventions relatives au transport maritime -----	7
A/ La convention de Bruxelles sur l'unification de certaines règles en matière de transports maritimes sous connaissance -----	7

B/ La convention de Hambourg sur le transport de marchandises par mer-----	8
C/ Autres conventions du transport maritime-----	10
Paragraphe II : Les conventions relatives aux autres modes de transport-----	11
Section II : La dimension commerciale et internationale de l'assurance transport-----	13
Paragraphe I : La dimension internationale de l'assurance transport-----	13
A/ Les acteurs -----	13
B/ Les risques liés au caractère international de l'activité-----	16
C/ Un contentieux international-----	16
Paragraphe II : La dimension commerciale de l'assurance transport-----	17
Chapitre II : L'environnement sous régional de l'assurance transport-----	21
Section I : Le renvoi exprès du code CIMA aux législations nationales-----	21
Section II : La teneur des textes nationaux-----	24
TITRE II : La souscription de l'assurance transport au Sénégal et les résultats techniques de la branche-----	27
Chapitre I : la souscription de l'assurance transport au Sénégal-----	27
Section I : Les assurances sur facultés-----	27

Paragraphe I : La prime d'assurance-----	27
A/ La nature de la marchandise-----	28
B/ La nature de l'emballage-----	28
C/ Le mode de transport-----	29
D/ L'itinéraire assuré-----	29
E/ La nature des garanties-----	29
Paragraphe II : L'adaptation de l'assurance aux risques du mode de transport-----	32
A/ Le transport maritime-----	32
I) Les types de risques-----	33
1) Les risques ordinaires-----	33
2) Les risques exceptionnels-----	34
II) Les types de garanties-----	35
1) La garantie Tous Risques-----	35
2) La garantie FAP SAUF-----	36
B/ Le transport terrestre et ferroviaire-----	37
C/ Le transport aérien-----	38
Paragraphe III : La durée des garanties-----	38
Paragraphe IV : La valeur assurée-----	39
Paragraphe V : Les différentes polices-----	40

A/ La police au voyage-----	40
B/ La police à alimenter-----	40
C/ La police d'abonnement-----	41
D/ La police tiers chargeurs-----	43
Paragraphe VI : les exclusions de l'assurance sur facultés-----	43
Paragraphe VII : Les documents réclamés à la souscription-----	44
Section II : Les assurances sur corps-----	44
Paragraphe I : L'assurance des corps de navires-----	45
A/ L'assurance des corps de tous navires-----	45
I) L'étendue de l'assurance-----	45
1) Les risques couverts-----	45
2) Les risques exclus-----	47
3) Les contrats-----	47
4) Les garanties accordées-----	48
II) La valeur d'assurance-----	48
B/ L'assurance des corps de navires de pêche-----	49
I) Les événements couverts-----	50
1) Les avaries particulières-----	50
2) L'avarie commune-----	51

3) L'abordage-----	51
4) L'assistance / sauvetage-----	52
II) Les garanties proposées-----	53
1) La garantie « Tous Risques » -----	53
2) La garantie « Risques Caractérisés + Avaries Mécaniques Majeures » -----	53
3) La garantie « Risques Caractérisés » -----	54
4) La garantie « Fap Absolument » -----	54
5) La garantie « Perte Totale et Délaissement » -----	54
III) La tarification-----	55
IV) Les exclusions-----	57
V) La valeur d'assurance-----	58
Paragraphe II : Les autres assurances du propriétaire-----	58
A/ L'Assurance Responsabilité Civile-----	59
B/ L'Assurance Aviation-----	60
C/ L'Assurance plaisance-----	61
Chapitre II : Les résultats techniques de la branche transport au Sénégal-----	63
Section I : Evolution du chiffre d'affaires de la branche transport-----	63
Section II : Part de marché de la branche transport-----	65
Section III : Sinistralité de la branche transport -----	66

**DEUXIEME PARTIE : POLITIQUE ET INSTRUMENTS EN MATIERE
DE PROMOTION DE L'ASSURANCE TRANSPORT AU SENEGAL ET
LES DIFFICULTES RENCONTREES**

TITRE I : Les différentes stratégies de promotion de l'assurance transport	69
Chapitre I : Stratégie à caractère réglementaire : la domiciliation	69
Section I : Présentation de la loi Sénégalaise	69
Paragraphe I : L'exposé des motifs	69
Paragraphe II : La teneur de la loi et de son décret d'application	72
A/ L'étendue de l'obligation	72
B/ Les garanties minimales exigées	72
C/ Les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs d'assurances	73
D/ Les moyens de contrôle	74
E/ Les sanctions	75
Section II : L'état des lieux	75

Chapitre II : Stratégie à caractère institutionnel	77
Section I : La mise en place du pool AMCO	77
Paragraphe I : Présentation et Dispositions Statutaires du Pool AMCO	78
Paragraphe II : La gestion technique du Pool AMCO	78
A/ La cession au Pool et rétrocession aux sociétés membres	79
B/ Les conditions de souscription	79
C/ Information du Pool et des coréassureurs sur la production	80
D/ Avis de sinistre et Règlement	81
E/ Arrêtés et Etablissement des comptes financiers	82
F/ Commissions sur cessions et Ressources du Pool	83
Paragraphe III : L'état des lieux	83
Section II : La mise en place d'un réseau d'informations :	
« Trade Point Sénégal » (TPS)	89
Paragraphe I : Informations Commerciales (INFOCOM)	89
A/ Opportunités électroniques	89
B/ Services disponibles	90
Paragraphe II : Le produit Facilitation (ORBUS 2000)	90
A/ Objectifs et Atouts	90
B/ Services disponibles	91

TITRE II : Contraintes liées à la promotion de l'assurance transport au Sénégal et Enseignements à tirer de l'expérience sénégalaise	93
Chapitre I : Problèmes et contraintes liés à la promotion de l'assurance transport au Sénégal	93
Section I : L'assurance transport et approche OMC	93
Section II : Les autres types de contraintes	96
Paragraphe I : Le problème de la sous tarification	96
Paragraphe II : Le volume restreint des risques et leur répartition dissuasive sur le marché	97
Paragraphe III : Le problème lié à la formation des acteurs	99
Chapitre II : Les enseignements à tirer de l'expérience sénégalaise et les recommandations suggérées	101
Section I : Mettre à profit le système technologique disponible	101
Section II : Etendre le système des pools	102
Section III : Mettre l'accent sur la prévention des risques	104
Section IV : Une plus grande célérité dans le règlement des sinistres	106
Section V : Renforcer la collaboration avec les organismes professionnels internationaux	107

Section VI : Renforcer les capacités humaines et Développer davantage la politique commerciale des Compagnies d'Assurances-----	108
CONCLUSION GENERALE-----	112
BIBLIOGRAPHIE-----	117
ANNEXES-----	130

ANNEXES

Liste des annexes :

Annexe 1 : police française d'assurance maritime sur facultés ; garantie « TOUS RISQUES ».

Annexe 2 : police française d'assurance maritime sur facultés ; garantie « FAP SAUF... ».

Annexe 3 : police française d'assurance maritime sur facultés ; dispositions spéciales aux polices d'abonnement.

Annexe 4 : conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques et risques assimilés.

Annexe 5 : référence police française d'assurance maritime sur corps de tous navires (à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance, des voiliers et des navires à moteur auxiliaire).

Annexe 6 : sommaire police française d'assurance maritime sur corps de navires de pêche.

Annexe 7 : sommaire police française d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne.

Annexe 8 : sommaire du contrat d'assurance aéronef (garanties pouvant être accordées et conditions générales communes).

Annexe 9 : tarif pool AMCO applicable en 2002.

Annexe 10 : récapitulation des cessions AMCO et des rétrocessions 1991 & 2006.

Annexe 11 : comptes techniques consolidés des cessions et rétrocessions AMCO

Période : 1991 à 2006.

Annexe 12 : certificat d'assurance facultés.

Annexe 13 : exemplaire de connaissance.

Annexe 14 : facture commerciale.

Annexe 15 : avis d'arrivée des marchandises.

Annexe 16 : bon de livraison.

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

Garantie "TOUS RISQUES"

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

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

CHAPITRE I - DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. -

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

ARTICLE 2. -

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

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

ARTICLE 3. -

1° La présente assurance ne s'applique pas :

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

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

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

2° La présente assurance s'applique uniquement :

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

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

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

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

ARTICLE 4. -

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

CHAPITRE II - ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1 — GARANTIES

ARTICLE 5. -

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

Toutefois :

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

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

ARTICLE 6. -

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

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

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

3° la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser

la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 — EXCLUSIONS

ARTICLE 7. -

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

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

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

3° vice propre des facultés assurées ; vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique ; freinte de route en usage ;

4° absence, insuffisance ou inadéquation :

- de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,

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

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

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

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

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

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

d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

CHAPITRE III - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. -

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

ARTICLE 9. -

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou

de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. -

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

ARTICLE 11. -

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

CHAPITRE IV - VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. -

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

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

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

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

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

CHAPITRE V - OBLIGATIONS DES PARTIES

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

ARTICLE 13. —

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

ARTICLE 14. —

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

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

ARTICLE 15. —

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

ARTICLE 16. —

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

ARTICLE 17. —

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

ARTICLE 18. —

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

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

ARTICLE 19. —

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

ARTICLE 20. —

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles

auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.

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

ARTICLE 21. —

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

ARTICLE 22. —

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

ARTICLE 23. —

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

ARTICLE 24. —

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

ARTICLE 25. —

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

ARTICLE 26. —

Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les seuls cas suivants :

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

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

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

ARTICLE 27. —

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

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

ARTICLE 28. —

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

ARTICLE 29. —

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

ARTICLE 30. —

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

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. —

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

ARTICLE 32. —

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

ARTICLE 33. —

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

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

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

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

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

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

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

CHAPITRE I - DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

ARTICLE PREMIER. -

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

ARTICLE 2. -

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

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

ARTICLE 3. -

1° La présente assurance ne s'applique pas :

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

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

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

2° La présente assurance s'applique uniquement :

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

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

Toutefois, lorsque le navire transporteur et la Compagnie ne détiennent pas les documents ci-dessus énoncés, la situation du navire au regard de la réglementation du Code I sera pas opposée, soit à l'assuré, soit au porteur des documents d'assurance, s'il qu'il ne pouvait pas, dans la pratique habituelle des affaires, connaître cette situation. Le terme Compagnie désigne le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affrètement "coque nue", auquel le propriétaire du navire confie la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le Code ISM.

ARTICLE 4. -

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

CHAPITRE II - ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

1 — GARANTIES

ARTICLE 5. -

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

- naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport ;

- abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ;

- voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;

- chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ;

- déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport ;

- écroulement de bâtiments, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art ;

- rupture de digues ou de canalisations ;

- chute d'arbres, éboulements ou avalanches ;

- inondation, débordements de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée ;

- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ;

- incendie ou explosion ;

- chute d'aéronefs.

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

ARTICLE 6. -

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

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

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

B - A moins que l'événement y donnant lieu ne résulte d'une exclusion énoncée à l'article 7, sont garantis, à concurrence de leur montant mais proportionnellement

à la valeur assurée, la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance. L'assureur accepte, en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2 — EXCLUSIONS

ARTICLE 7. -

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

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

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

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

4° absence, insuffisance ou inadaptation :

- de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,

- du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge

qu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants-droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;

5° retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il résulte du naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ;

6° incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces

de chute d'aéronefs ; de voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;

6° effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure

noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation :

civile que militaire ;

7° a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre

ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou : rattachant à la guerre ;

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

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

d) piraterie.

CHAPITRE III - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

ARTICLE 8. -

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

ARTICLE 9. -

Sans qu'il soit pour autant dérogé aux dispositions de l'article 11, l'assurance demeure acquise, moyennant surprime éventuelle, en tous cas de modification ou

de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue sans le fait de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance.

ARTICLE 10. -

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

ARTICLE 11. -

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

CHAPITRE IV - VALEUR ASSURÉE

ARTICLE 12. -

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

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

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

4° soit par la valeur de remplacement lorsqu'il s'agit de biens manufacturés.

CHAPITRE V - OBLIGATIONS DES PARTIES

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

ARTICLE 13. —

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

ARTICLE 14. —

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

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

ARTICLE 15. —

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

ARTICLE 16. —

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

ARTICLE 17. —

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

ARTICLE 18. —

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

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

ARTICLE 19. —

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

ARTICLE 20. —

L'importance des avaries, constatées comme il est dit ci-dessus, est déterminée par comparaison de la valeur des facultés assurées en état d'avarie à celle qu'elles

auraient eue à l'état sain aux mêmes temps et lieu, le taux de dépréciation obtenu devant être appliqué à la valeur assurée.

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

ARTICLE 21. —

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

ARTICLE 22. —

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

ARTICLE 23. —

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

ARTICLE 24. —

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

ARTICLE 25. —

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

ARTICLE 26. —

Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les cas suivants :

- 1° dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- 2° dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement perdu ou de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois, calculé à partir de la date de la déclaration de l'innavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;
- 3° dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels imputables à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

ARTICLE 27. —

L'indemnité due par l'assureur est payable comptant trente jours, après la remise complète des pièces justificatives, au porteur de ces pièces ou à son représentant, contre remise de l'original de la présente police. Nul ne peut prétendre au bénéfice de la présente assurance s'il ne justifie pas avoir subi un préjudice.

ARTICLE 28. —

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

ARTICLE 29. —

Si la présente police est souscrite auprès de plusieurs assureurs, chaque assureur est tenu, sans solidarité avec les autres, que dans la proportion de la somme assurée.

ARTICLE 30. —

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

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

ARTICLE 31. —

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

ARTICLE 32. —

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

ARTICLE 33. —

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

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

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (marchandises)

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

DISPOSITIONS SPÉCIALES AUX POLICES D'ABONNEMENT

ARTICLE PREMIER - FONCTIONNEMENT DE LA POLICE

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2 - RISQUES NON COMMENCÉS DANS LES DEUX MOIS

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

ARTICLE 3 - ACCUMULATION DES FACULTÉS ASSURÉES

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

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

ARTICLE 4 - NAVIRES TRANSPORTEURS

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 5 - SUSPENSION ET RÉSILIATION DE LA POLICE

1° Non-paiement d'une prime

En cas de non-paiement d'une prime, les risques seront suspendus huit jours après l'envoi par l'assureur à l'assuré, à son dernier domicile connu de l'assureur, et par lettre recommandée, d'une mise en demeure d'avoir à payer. La suspension produira automatiquement ses effets, pour tout risque en cours ainsi que pour toutes applications ultérieures, à l'expiration dudit délai de huit jours et jusqu'au lendemain zéro heure de la date du paiement de la prime en retard. En conséquence, pour tout sinistre survenu pendant cette suspension des risques, l'assureur n'aura aucune indemnité à payer, tous ses droits contre l'assuré en exécution du contrat et, en particulier son droit au recouvrement de la prime entière stipulée, demeurant néanmoins expressément réservés. L'assureur pourra également, dans le cas prévu au présent paragraphe, demander, s'il le préfère, la résiliation de l'assurance dans les mêmes conditions et délai.

2° Redressement et liquidation judiciaires

- a) - En cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'entreprise assurée, l'administrateur ou, selon le cas, l'assuré autorisé par le juge commissaire ou le liquidateur ainsi que l'assureur peuvent résilier la police pendant un délai de trois mois à compter du jugement d'ouverture, par l'envoi d'une lettre recommandée à l'autre partie. La résiliation produira ses effets automatiquement à l'expiration d'un délai de huit jours après cet envoi, l'assureur renonçant à la prime proportionnellement à la durée des risques qui restait à courir.

Si la police n'est pas résiliée dans les conditions prévues à l'alinéa précédent, l'administrateur ou l'assuré autorisé, qui poursuit l'activité de l'entreprise, devra régler comptant les primes d'assurance pour le contrat dont l'exécution est maintenue par lui.

- b) - Réciprocité des mêmes droits

En cas de redressement ou de liquidation judiciaire de l'assureur, l'assuré a la faculté d'exercer à son égard les mêmes droits que ceux énoncés à l'alinéa a) qui précède.

3° Election de domicile

Le liquidateur résidant hors de France continentale sera présumé, lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, avoir élu domicile chez ce courtier.

4° Retrait d'agrément

En cas de retrait d'agrément, la police cessera de produire ses effets dans les termes des articles L 326-12 et R* 326-1 du Code des Assurances, vis-à-vis de l'entreprise ayant fait l'objet de cette procédure.

5° Tiers de bonne foi

La suspension ou la résiliation notifiée par l'assureur demeure sans effet à l'égard du tiers de bonne foi auquel le certificat d'assurance aura été transmis en vertu d'un titre antérieur au sinistre et à la notification de la suspension ou de la résiliation, mais l'assureur sera en droit de réclamer à l'assuré le remboursement de l'indemnité réglée par lui à ce tiers porteur. L'assureur a droit à la prime afférente au certificat d'assurance transmis audit tiers.

L'ensemble des dispositions du présent article est également applicable aux polices souscrites pour le compte de tiers.

ARTICLE 6 - PRÉSUMPTION DE CONNAISSANCE D'UN ÉVÉNEMENT CONCERNANT LES FACULTÉS ASSURÉES

Les expéditions en cours au moment de la conclusion de la police d'abonnement, ainsi que tous les aliments déclarés pour le compte de tiers, sont soumis aux dispositions de l'article 4 des Conditions Générales.

ARTICLE 7 - DURÉE DE LA POLICE

Sauf stipulation contraire, la police est souscrite pour une durée d'un an et se renouvellera d'année en année par tacite reconduction.

L'assuré et l'assureur se réservent la faculté réciproque de la résilier à tout moment, par telex ou par lettre recommandée, sous préavis qui, sauf convention contraire, sera d'un mois, ce délai commençant à courir le jour de l'envoi de la lettre. La police ne produira alors son effet qu'à l'égard des facultés dont les risques assurés auraient commencé à courir avant l'expiration de ce délai.

Lorsque l'assuré aura traité par l'entremise d'un courtier, l'assureur pourra valablement notifier la résiliation à ce courtier.

ARTICLE 8 - POLICES A ALIMENTER

Les polices à alimenter sont régies par les mêmes dispositions que les polices d'abonnement.

CONVENTIONS SPÉCIALES

POUR L'ASSURANCE DES FACULTÉS (MARCHANDISES) TRANSPORTÉES PAR VOIE MARITIME CONTRE LES RISQUES DE GUERRE ET RISQUES ASSIMILÉS

(Imprimé du 30 juin 1970 modifié le 30 juin 1983, le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1^{er} juillet 2002)

ARTICLE PREMIER. — Dispositions générales.

Les présentes Conventions Spéciales n'ont de valeur que si elles complètent un contrat d'assurance couvrant les mêmes intérêts contre les risques ordinaires et établi sur l'un des imprimés de la police française d'assurance maritime sur facultés du 30 juin 1983 modifiée le 16 février 1990, le 22 octobre 1998 et le 1^{er} juillet 2002.

La garantie est régie par les dispositions qui suivent, ainsi que par les Conditions Générales et Particulières de l'assurance « Risques Ordinaires » en tant qu'elles n'y sont pas contraires.

ARTICLE 2. — Garantie.

Les présentes Conventions Spéciales ont pour objet exclusif de garantir les facultés assurées, sous réserve des exclusions stipulées à l'article 4 ci-après, contre les risques de destruction, de détérioration, de vol, de pillage, de disparition, ainsi que de dépossession, indisponibilité ou tous autres événements ouvrant droit à délaissement dans les conditions prévues à l'article 6 des présentes Conventions Spéciales, lorsque ces préjudices résultent :

- a) de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage et de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- b) d'armes ou engins de guerre destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome ;
- c) de piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- d) de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- e) d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues.

Sont également garantis à concurrence de leur montant, proportionnellement à la somme assurée, les frais figurant dans l'énumération limitative ci-après, lorsqu'ils résultent de l'un des événements énoncés ci-dessus :

1/ La contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, les assureurs acceptant en outre de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

2/ Les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes.

3/ Les frais et honoraires de l'expert ainsi que ceux du commissaire d'avaries requis conformément aux dispositions des Conditions Générales.

Dans tous les cas donnant lieu à indemnisation des assureurs, le règlement est effectué sans franchise.

ARTICLE 3. — Présomption.

Lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer.

ARTICLE 4. — Exclusions.

A — Risques et dommages exclus dans tous les cas.

Ne sont pas couverts par les présentes Conventions Spéciales :

a) la dépossession ou l'indisponibilité résultant de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions, ni leurs conséquences, ordonnés par les autorités françaises ou, en cas de guerre déclarée, par l'un de leurs alliés ; sont toutefois couverts, les risques de sabordage, de destruction et d'incendie volontaires effectués conformément aux ordres des autorités françaises à la suite de l'un des événements énumérés à l'article 2 ;

b) les dommages et pertes subis par les facultés assurées qui appartiendraient lors du sinistre à un ennemi de la France ou, en cas de guerre déclarée, à un ennemi de ses alliés, alors même que le propriétaire des facultés aurait sa résidence en territoire neutre.

B — Risques et dommages exclus à moins de stipulation contraire.

* Sauf Convention et surprime spéciales, ne sont pas couverts non plus les dommages et pertes subis par les facultés assurées à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation consécutif à un manque de combustible, de main-d'œuvre ou à un défaut d'entretien, ainsi que la détérioration naturelle, par suite de retard, des facultés assurées.

C — Facultés exclues.

Munitions et matériel de guerre dont le transport n'aurait pas fait l'objet d'une autorisation des autorités françaises compétentes.

ARTICLE 5. — Prise d'effet et durée de la garantie.

La garantie des assureurs commence lorsque les facultés quittent la terre au port d'embarquement pour être mises à bord du navire de mer ou sur allèges.

Elle cesse lors de leur mise à terre au port final de déchargement. Sauf stipulation contraire, elle ne peut se prolonger, même à bord du navire de mer ou sur allèges, au-delà d'un délai de quinze jours à compter de minuit du jour où le navire aura mouillé ou se sera amarré dans le port final de déchargement.

Si le transporteur maritime termine le voyage dans un port ou lieu autre que celui qui est prévu, ce port ou lieu est réputé port final de déchargement et la garantie prend fin comme il est précisé à l'alinéa précédent. Toutefois, si dans le délai de deux mois, les facultés sont réexpédiées, l'assurance reprend ses effets lors du chargement sur un navire de mer, moyennant prime en vigueur, à condition qu'avant mise à bord, avis de cette réexpédition et de sa destination soit envoyé à l'assureur.

En cas de transbordement sur un autre navire de mer, la garantie des assureurs cesse, sauf stipulation contraire, à l'expiration d'un délai de quinze jours à compter de minuit du jour où le premier navire, étant arrivé au port de transbordement, y aura mouillé ou s'y sera amarré. Elle ne reprend que lorsque les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer sur lequel s'effectue le transbordement. Pendant le délai précité de quinze jours, les facultés assurées demeurent garanties tant à bord du premier navire que sur allèges ou à terre.

L'expression « navire de mer », employée dans les alinéas précédents, s'entend du navire qui transporte les facultés assurées d'un port ou lieu à un autre port ou lieu lorsque le voyage comporte un trajet maritime effectué par ce navire.

Pour les envois par la poste et pour les colis postaux, la garantie des assureurs, par dérogation à ce qui est dit ci-dessus, commence lors de la remise de l'envoi à la poste ou au transporteur et cesse lors de la remise matérielle de l'envoi par la poste ou par le transporteur au destinataire, à ses ayants droit ou à leurs représentants, sans qu'elle puisse se prolonger au-delà de quinze jours après la mise de l'envoi à leur disposition.

ARTICLE 6. — Délaissement.

Les dommages garantis par les présentes Conventions Spéciales ouvrent droit au délaissement :

- a) dans les cas visés à l'article 26 des Conditions générales ;
- b) en cas de dépossession ou d'indisponibilité.

Dans les cas prévus à l'alinéa b), l'assuré, **sous peine d'irrecevabilité**, doit, dans les trois mois au plus tard à dater du jour où il a eu connaissance de l'événement, notifier aux assureurs, avec, à l'appui, les justifications dont il dispose, la nouvelle de la dépossession ou de l'indisponibilité. Après l'expiration d'un délai de neuf mois commençant à courir le jour de cette notification, la faculté de délaissement est ouverte à l'assuré.

Toutefois, le délaissement, au titre de ladite dépossession ou indisponibilité, ne sera plus recevable si, au moment de sa signification, les facultés ont déjà été remises à la disposition de l'assuré ou à celle de ses représentants ou ayants droit.

Il est précisé que la dépossession ou l'indisponibilité des biens assurés résultant de la nationalisation de l'entreprise propriétaire de ces biens ne peut pas donner droit à délaissement lorsque le lieu du siège social ou du siège d'exploitation de ladite entreprise relève de la souveraineté des autorités qui ont procédé à la nationalisation.

ARTICLE 7. — Primes.

Sauf stipulations spéciales, le taux de prime fixé lors de la souscription demeure valable si les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer dans les sept jours de cette souscription. Après ce délai, il sera fait application du taux en vigueur lors de la mise à bord du navire.

Toutes escales sur route sont couvertes sans surprime. Tous transbordements et déviations sont couverts moyennant surprimes.

DISPOSITIONS PARTICULIERES AUX POLICES D'ABONNEMENT

ARTICLE 8. — Primes.

Le taux de prime est celui en vigueur à la date de la déclaration d'aliment si celle-ci est émise antérieurement ou au moment de l'expédition des facultés assurées.

Sauf stipulations spéciales, il reste valable sept jours si les facultés assurées sont mises à bord du navire de mer dans ce délai.

Lorsque la déclaration d'aliment est émise postérieurement à la date de l'expédition des facultés assurées ou si elles sont mises à bord du navire de mer après le délai ci-dessus, le taux applicable est celui en vigueur lors de la mise à bord.

ARTICLE 9. — Résiliation.

L'assuré et les assureurs ont la faculté de résilier les présentes Conventions Spéciales en tout temps. La résiliation sera notifiée par lettre recommandée avec accusé de réception. Elle prendra effet au plus tôt deux jours francs après la date de réception de la lettre de résiliation.

Dans tous les cas où cette lettre ne sera pas parvenue au destinataire, même pour cause de force majeure ou de cas fortuit, cinq jours francs après celui de son envoi, la résiliation deviendra effective à partir de ce cinquième jour à minuit.

La résiliation ne s'applique pas :

- a) aux facultés pour lesquelles la garantie résultant des présentes Conventions a pris effet avant l'expiration du délai ci-dessus ;
- b) aux facultés mises à bord après expiration de ce délai si l'assuré n'a pas été en mesure d'empêcher cette mise à bord ;
- c) aux facultés faisant l'objet d'une expédition déterminée si l'assuré a remis à un tiers porteur de bonne foi, avant l'expiration de ce délai, un document signé des assureurs et portant délégation d'assurance expressément pour cette expédition.

**POLICE FRANÇAISE
D'ASSURANCE MARITIME
SUR CORPS DE TOUS NAVIRES**

**à l'exclusion des navires de pêche, de plaisance, des voiliers
et des navires à moteur auxiliaire**

(Imprimé du 1^{er} janvier 1998* modifié le 1^{er} janvier 2002)

CONDITIONS GÉNÉRALES

sommaire

PRÉAMBULE	— Loi applicable.....	page	3
-----------	-----------------------	------	---

CHAPITRE I — ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

Article 1	— Risques couverts	page	3
Article 2	— Limitation des engagements des assureurs	page	3
Article 3	— Risques exclus	page	3/4

CHAPITRE II — TEMPS ET LIEUX DE L'ASSURANCE

Article 4	— Navigation et séjour.....	page	4
Article 5	— Navigations spéciales	page	4/5
Article 6	— Prolongation de l'assurance	page	5

CHAPITRE III — VALEUR AGRÉÉE

Article 7		page	5
-----------	-------	------	---

CHAPITRE IV — DROITS ET OBLIGATIONS DES PARTIES

Article 8	— Déclarations à la charge de l'assuré	page	5
Article 9	— Classification du navire.....	page	6
Article 10	— Prime	page	6
Article 11	— Mesures préventives	page	6
Article 12	— Mesures conservatoires	page	6
Article 13	— Constatation et réparation des dommages	page	6
Article 14	— Sanctions	page	6
Article 15	— Modalités de paiement de la prime	page	7
Article 16	— Séjour au port.....	page	7
Article 17	— Nullité ou résiliation de l'assurance	page	8

CHAPITRE V — CONSTATATION DES DOMMAGES ET PERTES

Article 18		page	8
------------	-------	------	---

CHAPITRE VI — DÉTERMINATION DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

Article 19	— Modalités de règlement	page	9
Article 20	— Avaries particulières	page	9
Article 21	— Délaissement.....	page	10
Article 22	— Avaries communes	page	10
Article 23	— Navire sur lest.....	page	10
Article 24	— Recours de tiers	page	10
Article 25	— Assistance	page	10
Article 26	— Abordage ou assistance entre navires du même assuré.....	page	11

CHAPITRE VII — PAIEMENT DE L'INDEMNITÉ

Article 27	— Paiement des pertes et avaries	page	11
------------	--	------	----

CHAPITRE VIII — DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

Article 28		page	11
------------	-------	------	----

CHAPITRE IX — ASSURANCE DE PLUSIEURS NAVIRES SUR UNE MÊME POLICE

Article 29		page	11
------------	-------	------	----

POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR CORPS DE NAVIRES DE PECHE

(Imprimé du 3 décembre 1986 modifié le 30 janvier 1992 et le 1^{er} janvier 2002)

PRÉAMBULE — LOI APPLICABLE

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

N°

Courtier :

Assuré :

Navire :

Durée des risques :

CONDITIONS GÉNÉRALES

CHAPITRE I — ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

ARTICLE 1^{er} — Risques couverts La présente police a pour objet la garantie des dommages, des pertes, des recours de tiers et des dépenses résultant de fortunes de mer et d'accidents qui arrivent au navire assuré.

Sont ainsi garantis :

A — Corps et appareils moteurs :

1°) **les dommages et pertes subis par le navire**, même s'ils résultent de la décision d'une autorité publique visant à prévenir ou réduire un risque de pollution trouvant son origine dans un événement garanti ;

2°) **les recours de tiers exercés contre le navire pour abordage** de celui-ci avec un navire de mer, un bateau de navigation intérieure, une unité ou un engin flottant, **ou pour heurt du navire assuré** contre tout autre bien ou installation, ainsi que, dans les mêmes conditions, les recours de tiers exercés contre le navire assuré pour dommages occasionnés par ses aussières, ancres et chaînes, en tant qu'elles sont reliées au navire ;

3°) **la contribution du navire aux avaries communes, les indemnités d'assistance, les frais de procédure et de justice engagés avec l'accord des assureurs à la suite d'un recours de tiers garanti, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de préserver le navire d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences.**

B - Armement spécial et matériel de pêche :

1°) leur perte totale et leur délaissement **consécutif à la perte totale ou au délaissement du navire.**

2°) leur contribution aux avaries communes et aux indemnités d'assistance, ainsi que les dépenses raisonnablement exposées en vue de les préserver d'un événement garanti ou d'en limiter les conséquences.

**POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE
DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES
PAR VOIE AÉRIENNE**

Imprimé du 25 Octobre 1990

CONDITIONS GÉNÉRALES

SOMMAIRE

Préambule	Loi applicable	page 3
-----------	----------------------	--------

CHAPITRE I - DOMAINE D'APPLICATION DE L'ASSURANCE

Article 1	Objet du Contrat	page 3
Article 2	Limites d'application relatives au moyen de transport	page 3
Article 3	Limites d'application relatives aux garanties	page 3
Article 4	Présomption de connaissance d'un événement concernant les marchandises assurées	page 3

CHAPITRE II - ÉTENDUE DE L'ASSURANCE

I - GARANTIES

Article 5	Dommages et pertes garantis	page 3
Article 6	Frais garantis	page 4

II - EXCLUSIONS

Article 7		page 4
-----------	-------	--------

CHAPITRE III - TEMPS ET LIEU DE L'ASSURANCE

Article 8	Durée des risques	page 5
Article 9	Cessation des risques	page 5
Article 10	Prise de livraison anticipée	page 5

CHAPITRE IV - VALEUR ASSURÉE

Article 11		page 5
------------	-------	--------

CHAPITRE V - OBLIGATIONS DES PARTIES

I - OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ ET DES AUTRES BÉNÉFICIAIRES DE L'ASSURANCE

Article 12	Païement des primes	page 6
Article 13	Déclaration du risque	page 6
Article 14	Mesures conservatoires	page 6
Article 15	Conservation des recours	page 6
Article 16	Constatation des dommages et pertes	page 6
Article 17	Sanctions	page 7

II - OBLIGATIONS DE L'ASSUREUR : RÈGLEMENT DE L'INDEMNITÉ D'ASSURANCE

Article 18	Mode de règlement	page 7
Article 19	Règle proportionnelle	page 7
Article 20	Vente des marchandises en cours de voyage	page 7
Article 21	Réexpédition au lieu de fabrication	page 7
Article 22	Profit espéré	page 7
Article 23	Franchise-Freinte	page 7
Article 24	Délaissement	page 7
Article 25	Païement de l'indemnité d'assurance	page 8
Article 26	Reconstitution de la valeur assurée	page 8
Article 27	Co-assurance	page 8
Article 28	Mandat de l'assureur-apériteur	page 8

CHAPITRE VI - DISPOSITIONS DE PROCÉDURE

Article 29	Subrogation	page 8
Article 30	Prescription	page 8
Article 31	Compétence	page 8

CONTRAT D'ASSURANCES AÉRONEF

GARANTIES POUVANT ÊTRE ACCORDÉES

GARANTIE « A » :

CORPS DES AÉRONEFS RISQUES ORDINAIRES

CORPS DES AÉRONEFS RISQUES DE GUERRE ET ASSIMILÉS

PIÈCES DÉTACHÉES

CONVENTIONS ANNEXE « A »

CONVENTION SPÉCIALE « A1 »

CONVENTION SPÉCIALE « A2 »

GARANTIE « B » :

RESPONSABILITÉ CIVILE ACCIDENT AÉRONEF A L'ÉGARD DES
PERSONNES NON TRANSPORTÉES ET DES OCCUPANTS

RESPONSABILITÉ CIVILE « ADMISE » A L'ÉGARD DES PASSAGERS
(DOMMAGES CORPORELS)

RESPONSABILITÉ CIVILE APPLICABLE AUX ASSOCIATIONS AÉRONAUTIQUES

CONVENTION ANNEXE « B »

CONVENTION SPÉCIALE « B1 »

CONVENTION SPÉCIALE « B2 »

GARANTIE « C » :

RESPONSABILITÉ DU TRANSPORTEUR AÉRIEN : MARCHANDISES ET BAGAGES

CONVENTION ANNEXE « C »

GARANTIE « D » :

INDIVIDUELLE A LA PLACE CONTRE LES ACCIDENTS CORPORELS LIÉS A
L'UTILISATION D'AÉRONEFS

CONVENTION ANNEXE « D »

Parmi les garanties définies dans les Conventions Annexes et Spéciales des présentes Conditions Générales, ne sont accordées que celles expressément mentionnées aux Conditions Particulières.

CONDITIONS GÉNÉRALES COMMUNES

Le présent contrat est régi tant par les dispositions du Code des Assurances ci-après dénommé le « code » que par les présentes Conditions Générales Communes, ses Conventions Annexes et Spéciales ainsi que par les Conditions Particulières qui suivent.
Conformément aux dispositions de l'article L 351 - 4 du Code, les risques couverts au titre du présent contrat sont considérés comme grands risques.

I - DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article premier - Limites de la garantie.

La garantie est délivrée sous réserve :

— des exclusions prévues aux articles 3 et 4 ci-après et de celles visées à l'article 3 des conventions annexes :

— du respect des obligations prévues à l'article 5 ci-après ainsi que dans les Conventions Annexes et dans la mesure où les aéronefs concernés ne sont pas pilotés par des personnes ou utilisés à des fins ou dans des limites géographiques autres que celles définies aux Conditions Particulières.

La garantie s'exerce dans les limites prévues aux Conventions Annexes.

Art. 2 - Définitions.

Pour l'application du présent contrat on entend par :

— **Souscripteur** : toute personne désignée sous ce nom aux Conditions Particulières.

— **Aéronef assuré** : tout aéronef désigné aux Conditions Particulières.

— **Aéronef « en évolution »** : l'aéronef est dit « en évolution » lorsqu'il a quitté le sol ou un plan d'eau ou lorsqu'il se déplace au sol ou sur un plan d'eau par ses propres moyens.

S'il s'agit d'un aéronef à voilure tournante, la définition du risque « en évolution » s'étend au cas où l'aéronef étant arrêté, sa voilure est en mouvement.

— **Aéronef « au sol »** : l'aéronef est dit « au sol » lorsqu'il n'est pas « en évolution ».

II - EXCLUSIONS COMMUNES A TOUS LES RISQUES

Art. 3 - Risques toujours exclus.

Toute perte ou dommage :

a) résultant de la faute intentionnelle ou dolosive de l'assuré ou causé à son instigation ou de sa participation à un crime ;

b) résultant des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation, provenant de la transmutation de noyaux d'atome ou de la radioactivité ainsi que des effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle de particules ;

c) subi du fait de l'utilisation pour le décollage, l'atterrissage ou l'amerrissage, d'un terrain ou d'un plan d'eau qui ne serait ni ouvert à la circulation aérienne publique ni autorisé par l'autorité compétente dans le cadre de la réglementation en vigueur, sauf cas fortuit ou de force majeure ;

Dans le cas de terrain, surface ou plan d'eau ouvert à la circulation aérienne publique, ou simplement autorisé, la garantie ne sera acquise que dans les limites d'utilisation prévues par le texte d'ouverture ou d'autorisation ;

d) subi du fait de l'utilisation intentionnelle de l'aéronef au-dessous des limites d'altitude de sécurité prévues par la réglementation en vigueur et, en particulier, du fait du vol dit « en rase-mottes », sauf cas fortuit ou de force majeure ;

e) subi du fait de l'utilisation de l'aéronef en dehors des limites de poids et/ou de centrage prescrites techniquement.

Art. 4 - Risques exclus sauf stipulations prévues aux Conditions Particulières ou par annexe au présent contrat.

Toute perte ou dommage :

1° subi alors que l'aéronef participe à des compétitions, tentatives de records ou à leurs essais, ou à toutes manifestations aériennes pour lesquelles la vitesse est le facteur essentiel de classement des concurrents ;

2° occasionné par l'un des événements suivants :

a) guerre civile ou étrangère, invasion, actes d'hostilité (avec ou sans déclaration de guerre), insurrection, révolution, loi martiale, rébellion, pouvoir militaire ou pouvoir usurpé ou tentative d'usurpation de pouvoir ;

b) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et troubles sociaux ;

c) tout acte commis à des fins politiques ou terroristes que les pertes ou dommages soient accidentels ou intentionnels,

d) tout acte de malveillance ou de sabotage ;

e) confiscation, nationalisation, saisie, contrainte, détention, appropriation, réquisition de propriété ou d'usage par ou sur ordre de tout gouvernement (qu'il soit civil, militaire ou de facto) ou de toute autorité publique ou locale ;

f) prise illicite de possession ou exercice illicite du contrôle de l'aéronef ou de l'équipage (y compris toutes tentatives de tels actes) commis par des personnes ou groupe de personnes se trouvant à bord de l'aéronef et agissant sans le consentement de l'assuré.

Lorsque pour l'une des causes énumérées à l'alinéa précédent, l'aéronef n'est plus sous la garde et le contrôle de l'assuré, ou de l'exploitant, ou d'une personne dont il répond, les effets du contrat sont suspendus pendant la durée de cette situation.

L'aéronef sera considéré à nouveau sous la garde et le contrôle de l'assuré après sa restitution en toute sécurité sur un aéroport approprié et non exclu des limites géographiques du contrat. L'assuré devra pouvoir en prendre possession en dehors de toute contrainte, l'appareil étant au parking moteurs stoppés.

Toutefois, en cas de réquisition par les autorités françaises, il sera fait application des dispositions légales concernant les effets de la réquisition sur les contrats d'assurance, toutes les clauses et conditions du contrat restant applicables dans les cas où ces dispositions imposent le maintien de l'assurance.

III - OBLIGATIONS DE L'ASSURÉ

Art. 5 - Obligations de sécurité.

La garantie du présent contrat n'est pas engagée lorsque les conditions ci-après ne sont pas remplies alors que l'aéronef est en évolution :

a) l'aéronef doit être apte au vol conformément aux prescriptions techniques réglementaires et pourvu d'un certificat de navigabilité (ou d'un laissez-passer officiel) valide et non périmé ;

b) l'aéronef doit être utilisé dans les limites des annotations portées sur son certificat de navigabilité ou sur son laissez-passer officiel et conformément aux agréments et/ou autorisations reçus par l'exploitant ;

c) le personnel prenant part à la conduite de l'aéronef doit être titulaire des brevets, licences et qualifications en état de validité, exigés pour les fonctions qu'il occupe à bord et pourvu des autorisations spéciales lorsqu'elles sont nécessaires.

En particulier, le vol ne devra pas être entrepris ou poursuivi en infraction avec la réglementation concernant les conditions de vol et les qualifications qui s'y trouvent attachées, ce, quel que soit l'équipement de l'aéronef.

La garantie est exclue même si les infractions visées par les alinéas a), b) et c) ci-dessus ne sont pas la cause de l'accident.

IV - FORMATION ET DURÉE DU CONTRAT

Art. 6 - Formation - Prise d'effet et durée du contrat.

Le présent contrat est parfait dès qu'il est signé par le souscripteur et l'assureur qui peut, dès lors, en poursuivre l'exécution. Il produit ses effets aux dates et heures fixées aux Conditions Particulières et, au plus tôt, le lendemain à midi (heure locale du lieu de la souscription) du jour du paiement de la première prime.

TARIF POOL AMCO APPLICABLE EN 2000

PRIMES ET TAUX MINIMA

A-Navires en bois et navires en acier ou en polyester de moins de 100 tonnes

PRIME AU TONNEAU La monnaie retenue est le F.CFA						PRIME AD VALOREM	
CONDITIONS	TOUS RISQUES	RISQUES CARACTERISES AVARIES MECANIKQUES MAJEURES	RISQUES CARACTERISES	FAP ABSOLUMENT	PERTE TOTALE & DELAISSEMENT ART.25		EN %
AGE							
0 à 5 ans	84.373	63.467	50.127	30.839	22.234	+	2,310
6 à 10 ans	84.373	63.467	50.127	30.839	22.234	+	2,368
11 à 15 ans	89.513	64.796	51.340	30.839	22.234	+	2,426
16 à 20 ans	101.813	77.096	60.984	30.839	22.234	+	2,599
+ de 20 ans	109.148	82.987	65.604	30.839	22.234	+	2,667
RISQUES DE PORT	7.161	7.161	7.161	5.486	2.426	+	0,578

NOTA: Pour accorder la garantie "TOUS RISQUES", il convient de tenir compte de l'âge des moteurs et de leur état d'entretien.

Expertise préalable systématique pour tous les navires de moins de 100 Tx, de plus de 10 ans d'âge et de plus de 100 millions f cfa de valeur.

Expertise préalable au moins une fois tous les 3 ans pour tous les autres navires de moins de 100 Tx et âgés de plus de 10 ans.

Franchise obligatoire pour les unités en bois de moins de 100 Tx: 10% de la valeur assurée en cas de perte totale, sauf si cette perte totale est consécutive à un abordage.

B-Navires en acier ou en polyester de 100 à 350 tonnes

PRIME AU TONNEAU La monnaie retenue est le F.CFA							PRIME AD VALOREM
CONDITIONS	TOUS RISQUES	RISQUES CARACTERISES AVARIES MECANIKQUES MAJEURES	RISQUES CARACTERISES	FAP ABSOLUMENT	PERTE TOTALE & DELAISSEMENT ART.25		EN %
AGE							
0 à 5 ans	34.852	24.965	19.722	12.693	4.453	+	1,196
6 à 10 ans	34.852	24.965	19.722	12.693	4.453	+	1,238
11 à 15 ans	35.588	25.666	20.276	12.693	4.453	+	1,279
16 à 20 ans	36.991	26.718	21.107	12.693	4.453	+	1,361
+ de 20 ans	43.793	31.626	24.985	12.693	4.453	+	1,526
RISQUES DE PORT	4.102	4.102	4.102	3.331	1.052	+	0,330

C-Navires en acier ou en polyester de plus de 350 tonnes

PRIME AU TONNEAU La monnaie retenue est le F.CFA							PRIME AD VALOREM
CONDITIONS	TOUS RISQUES	RISQUES CARACTERISES AVARIES MECANIKQUES MAJEURES	RISQUES CARACTERISES	FAP ABSOLUMENT	PERTE TOTALE & DELAISSEMENT ART.25		EN %
AGE							
0 à 5 ans	25.194	18.357	14.502	9.548	3.111	+	0,886
6 à 10 ans	25.194	18.357	14.502	9.548	3.111	+	0,924
11 à 15 ans	26.026	18.850	14.891	9.548	3.111	+	0,963
16 à 20 ans	28.244	20.420	16.132	9.548	3.111	+	1,040
+ de 20 ans	30.061	21.899	17.300	9.548	3.111	+	1,155
RISQUES DE PORT	3.604	3.604	3.604	2.926	924	+	0,308

RECAPITULATION DES CESSIONS AMCO ET DES RETROCESSIONS 1991

Intitulés des comptes	AMSA		SONAM		P.A.		A.S.S.		ANCIENS MEMBRES		Compte de rétrocession à 100%	
	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit
Primes émises cédées	0	5 183 109	34 041	12 949 353	0	2 968 317	0	1 035 992	0	93 004	34 041	22 229 775
Primes annulées	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Primes non encaissées	0	5 183 109	0	12 915 312	0	2 968 317	0	1 035 992	0	93 004	0	22 195 734
Primes encaissées	1 036 622	0	2 583 062	0	583 663	0	207 198	0	18 601	0	4 439 147	0
Commissions 20%	658 968	0	1 208 725	0	50 000	0	0	0	0	0	1 915 693	0
Surcommission 0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sinistres réglés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Frais de dispatches 0%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sinistres en suspens	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
. Dépôt constitué	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
. Dépôt libéré	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Recours encaissés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Commission sur recours (10%)	0	0	31 919	0	0	0	0	0	0	0	31 919	0
Frais d'expertise réglés	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Participation bénéficiaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Autres frais(Banque.....)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sous total	1 695 590	5 183 109	3 821 706	12 915 312	643 663	2 968 317	207 198	1 035 992	18 601	93 004	6 386 759	22 195 734
Solde de cession	3 487 519	0	9 093 606	0	2 324 654	0	828 794	0	74 403	0	15 808 975	0
Total Général	5 183 109	5 183 109	12 915 312	12 915 312	2 968 317	2 968 317	1 035 992	1 035 992	93 004	93 004	22 195 734	22 195 734
Capacité offerte (en %)	21 400 000 23,00%	21 400 000 23,00%	16 042 781 17,25%	16 042 781 17,25%	13 500 000 14,51%	13 500 000 14,51%	10 000 000 10,75%	10 000 000 10,75%	32 085 562 34,49%	32 085 562 34,49%	93 028 343 100%	93 028 343 100%
Solde de rétrocession à 100%	0	15 808 975	0	15 808 975	0	15 808 975	0	15 808 975	0	15 808 975	0	15 808 975
Part du rétrocessionnaire	0	3 636 656	0	2 728 265	0	2 294 152	0	1 699 372	0	5 452 530	0	15 808 975
Rappel du solde de cession	3 487 519	0	9 093 606	0	2 324 654	0	828 794	0	74 403	0	15 808 975	0
Total général des soldes	3 487 519	3 636 656	9 093 606	2 728 265	2 324 654	2 294 152	828 794	1 699 372	74 403	5 452 530	15 808 975	15 808 975
Solde net de rétrocession	149 137	0	0	6 367 340	0	30 502	870 578	0	5 378 127	0	0	0

RECAPITULATION DES CESSIONS AMCO ET DES RETROCESSIONS 2006

Intitulés des comptes	AMSA		SONAM		P.A.		A.S.S.		SALAMA	
	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit
Primes émises cédées		14 897 645		44 103 364		238 223 030		0		2 850 756
Primes annulées	0		638 776		7 807 005		0		0	
Primes non encaissées	0		0		0		0		0	
Primes encaissées		14 897 645		43 464 588		230 416 025		0		2 850 756
Commissions 17,5%	2 607 088		7 606 303		40 322 804		0		498 882	
Surcommission 0%										
Sinistres réglés	0		0		6 081 030		0		0	
Frais de dispaches 0%	0									
Sinistres en suspens	0									
Dépôt constitué			0		37 588 899		0		0	
Dépôt libéré				0		0		0		0
Recours encaissés				0		0		0		0
Commission sur recours (10%)										
Frais d'expertise réglés	0		0		773 832		0		0	
Participation bénéficiaire	0		0		0		0		0	
Autres frais(Banque.....)	0		0		0		0		0	
Sous total	2 607 088	14 897 645	7 606 303	43 464 588	84 766 565	230 416 025	0	0	498 882	2 850 756
Solde de cession	12 290 557	0	35 858 285	0	145 649 460	0	0	0	2 351 874	0
Total Général	14 897 645	14 897 645	43 464 588	43 464 588	230 416 025	230 416 025	0	0	2 850 756	2 850 756
Capacité offerte	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	50 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000	30 000 000
(en %)	16,67%	16,67%	16,67%	16,67%	16,67%	16,67%	10,00%	10,00%	10,00%	10,00%
Solde de rétrocession à 100%	0	210 866 025	0	210 866 025	0	210 866 025	0	210 866 025	0	210 866 025
Part du rétrocessionnaire	0	35 144 337	0	35 144 337	0	35 144 337	0	21 086 602	0	21 086 602
Rappel du solde de cession	12 290 557	0	35 858 285	0	145 649 460	0	0	0	2 351 874	0
Total général des soldes	12 290 557	35 144 337	35 858 285	35 144 337	145 649 460	35 144 337	0	21 086 602	2 351 874	21 086 602
Solde net de rétrocession	22 853 780	0	0	713 948	0	110 505 122	21 086 602	0	18 734 729	0

COMPTES TECHNIQUES CONSOLIDES DES CESSIONS ET RETROCESSIONS AMCO-Période: 1991 à 2006

Intitulés des comptes	AMSA		SONAM		P.A.		A.S.S.		SALAMA	
	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit
Primes émises cédées		423 321 280		557 957 125		2 381 818 312		25 653 372		75 999 955
Primes annulées	962 896		22 596 218		85 747 489		4 274 083		0	
Primes non encaissées	0		10 644 572		31 231 879		0		0	
Primes encaissées		422 358 384		524 716 335		2 264 838 944		21 379 289		75 999 955
Commissions 17,5%	75 501 095		94 303 077		400 886 192		3 910 470		13 299 992	
Surcommission 0%										
Sinistres réglés	166 293 252		176 860 516		1 195 671 214		0		171 481 592	
Frais de dispaches 0%					996 504					
Sinistres en suspens										
Depôt constitué	0		128 664		107 693 335		0		0	
Depôt libéré										0
Recours encaissés										0
Commission sur recours (10%)										
Frais d'expertise réglés	2 402 333		9 523 700		57 837 562		140 250		4 740 690	
Participation bénéficiaire	0		1 663 371		0		0		0	
Autres frais(Banque.....)	0		0		0		0		0	
Sous total	244 196 680	422 358 384	282 479 328	524 716 335	1 763 084 807	2 331 658 228	4 050 720	21 379 289	189 522 274	75 999 955
Solde de cession	178 161 704	0	242 237 007	0	568 573 421	0	17 328 569	0	0	113 522 319
Total Général	422 358 384	422 358 384	524 716 335	524 716 335	2 331 658 228	2 331 658 228	21 379 289	21 379 289	189 522 274	189 522 274

Capacité offerte

(en %)

Solde de rétrocession à 100%
Part du rétrocessionnaire
Rappel du solde de cession
Total général des soldes
Solde net de rétrocession

0	900 119 375	0	900 119 375	0	900 119 375	0	900 119 375	0	900 119 375
80 542 660	267 612 049	77 456 082	253 468 777	77 456 082	251 353 113	39 082 530	132 366 865	41 908 578	126 658 917
178 161 704	0	242 237 007	0	568 573 421	0	17 328 569	0	0	113 522 319
258 704 364	267 612 049	319 693 089	253 468 777	646 029 503	251 353 113	56 411 099	132 366 865	41 908 578	240 181 236
8 907 685	0	0	66 224 312	0	394 676 390	75 955 766	0	198 272 658	0

COMPTES TECHNIQUES CONSOLIDES DES CESSIONS ET RETROCESSIONS AMCO-Période: 1991 à 2006

C.N.A.R.T.		ALLIANCE		N.S.I.A.		ANCIENS MEMBRES		Intitulés des comptes		Compte de rétrocession à 100%	
Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit	Débit	Crédit			Débit	Crédit
	14 849 070		28 149 800		62 296 270		119 740 616	Primes émises cédées		120 284 699	3 689 785 800
0	0	0	0	0	0	6 704 013		Primes annulées		53 274 956	
0	14 849 070	0	28 149 800	11 037 128	51 259 142	361 377		Primes non encaissées			
2 598 588		4 926 215		8 970 351		22 364 695	112 675 226	Primes encaissées		626 760 675	3 516 226 145
0		0		0		38 056 840		Commissions		76 484 573	
0		0		0				Surcommissions		1 748 363 414	
0		0		0				Sinistres réglés		35 510 496	
								Frais de dispaches			
								Sinistres en suspens		107 821 999	
								Dépôt constitué			0
								Dépôt libéré			66 819 284
								Recours encaissés		5 000 000	
380 700		0		1 191 600		2 988 810		Commission sur recours (10%)		79 205 645	
0		0		0		0		Frais d'expertise réglés		1 663 371	
0		0		0		0		Participation bénéficiaire		2 115 881	
0		0		0		0		Autres frais(Banque.....)			
2 979 288	14 849 070	4 926 215	28 149 800	10 161 951	51 259 142	63 410 345	112 675 226	Sous total		2 682 926 054	3 583 045 429
11 869 782	0	23 223 585	0	41 097 191	0	49 264 881	0	Solde de rétrocession		900 119 375	0
14 849 070	14 849 070	28 149 800	28 149 800	51 259 142	51 259 142	112 675 226	112 675 226	Total Général		3 583 045 429	3 583 045 429

								Capacité offerte (en %)			
0	900 119 375	0	900 119 375	0	900 119 375	0	900 119 375			0	900 119 375
9 726 439	61 144 913	9 726 439	49 501 150	9 726 439	49 391 106	15 873 168	63 049 571			361 498 619	1 254 546 458
11 869 782	0	23 223 585	0	41 097 191	0	49 264 881	0			1 131 756 140	113 522 319
21 596 221	61 144 913	32 950 024	49 501 150	50 823 630	49 391 106	65 138 049	63 049 571			1 493 254 759	1 368 068 777
39 548 692	0	16 551 126	0	0	1 432 524	0	2 088 478			0	125 185 982



LA PREVOYANCE ASSURANCES

SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE 400.000.000 DE FRANCS CFA ENTIEREMENT LIBERES
ENTREPRISE REGIE PAR LE CODE DES ASSURANCES

Certificat d'Assurance Certificate of Insurance

N° 0014891

ANNEXE N°1
du décret n° 83 - 1201 du 24/11/83

Assuré / Insured SENEGUI IMPORT - EXPORT 09, Rue Amadou A. NDOYE DAKAR		NS - 06 - 001	N° avis ou ordre d'aliment 17/11/04	Date avis ou ordre d'aliment 17/11/04
Destinataire / Consignee SENEGUI IMPORT - EXPORT		Application à la police N° 102.414		Date application à la police 17/11/04
Identité du moyen de transport Oversea vessel M/V DEBORAH		Prime totale / Total Premium 1.230.178 Francs CFA		
Lieu de chargement CAP VERT		Lieu de transbordement -		
Lieu de déchargement DAKAR		Lieu de destination DAKAR		
Assureur (nom et adresse) / Insurer. LA PREVOYANCE ASSURANCES s.a. 5, Avenue Georges Pompidou B.P 979 - Tél.: (221) 823 42 43 - Fax : 823 29 55 Télex : 21612 PAS SG - DAKAR		Valeur assurée / Insured Value 104.690.737 Cfa (cent quatre millions six cent quatre vingt dix mille sept cent trentesept francs Cfa)		
Marque et nos, nombre et nature des colis, désignation des marchandises Marks and nos, Number, kind of packages, Description of goods Riz Japonais 15 % Brisure.				Poids brut Gross weight 700 Tonnes
Conditions d'assurance / Conditions of insurance POLICE FRANÇAISE D'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS (MARCHANDISES) IMPRIMÉ DU 30/06/1983 MODIFIÉ LE 16/02/1990, LE 22/10/1990 ET LE 01/07/2002. TOUS RISQUES SOUS PALAN DE L'IMPRIMÉ PRÉCITÉ. RÈGLEMENT INTÉGRAL SANS FRANCHISE.				
En cas de perte ou dommages à destination, s'adresser à : In case of loss or damages at destination application for survey to be made to : CECOMAR IMM. NDINDY AUTOROUTE 823.28.43 823.11.31		Notre Représentant à LONDRES : Pour le paiement des dommages susceptibles d'être mis à la charge des assureurs, adresser le dossier complet à : For payment of damage likely to be supported by the insurers, send the total file to: PREVOYANCE ASSURANCES s.a. 5, Avenue Georges Pompidou - BP 979 DAKAR - SENEGAL		
Sauf stipulation contraire, le présent certificat constitue le seul titre original d'assurance. Toute indemnité pour perte ou dommage sera payée au porteur du certificat d'assurance original et des documents justificatifs de la réclamation. Unless otherwise stated, this certificate constitutes the sole original document. All indemnity for loss or damage will be paid to the original insurance certificat and of the substantiating claims documents			Lieu d'établissement / Place of issue : Signature des assureurs / Signature of insurers 17/11/04 Date / Date : 10:18:14	

CARRIER

Grimaldi Compagnia di Navigazione S.p.A.

via M. Campodisola, 13 - 80133 Napoli - Italy

COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

To be used also as PORT TO PORT B

Shipper
VOLKSWAGEN AG
38436 WOLFSBURG

Ref#

Booking No.

Ref. No.

Bl. No.

S301446439

Consignee
TO ORDER OF
SPACE AUTO
BP 27259
DAKAR
SENEGAL

Notify
SAME AS CONSIGNEE

Pre-carriage by

can vessel/subunit
GRANDE BUENOS AIRES

Port of discharge
DAKAR

Place of acceptance

Port of loading

Place of delivery

SHIPPER HAVE BEEN WARNED NOT TO LEAVE PERSONAL EFFECTS OR ARTICLES
INSIDE VEHICLES TENDERED FOR SHIPMENT. CARRIER DOES NOT ACCEPT
RESPONSIBILITY FOR ANY SUCH ITEMS LEFT IN VEHICLES CONTRARY TO
INSTRUCTIONS AND NOT CHECKED ONTO VESSEL

Unpacked and unprotected. Ship not responsible for dents, dents,
scratches, bumps, pilferage, removable fittings and/or accessoires
and/or

damage whatsoever of any kind, even if not noticed before shipment.

PARTICULARS AS FURNISHED BY THE SHIPPER

Marks and Nos	Quantity	Kind of packages; description of goods	Weight kg.	Measurement CBM
S: 93436651 NOS: 93436652 NOS: 93436653 S: 93438759	18	VEHICULES DE MARQUE VOLKSWAGEN VALEUR CAF DAKAR 6 VW PASSAT 2 VW POLO 6 VW TOUAREG 4 VW PASSAT SPECIFICATIONS AS PER ATTACHMENT SHIPPED ON BOARD "FRET PAYE"	29.821,00 KGS	241,080 CuM

CARRIER'S RECEIPT

Total No. of containers or packages 18 Package(s)

and in apparent good order and conditions (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated above stated by the Shipper to comprise the cargo specified above, for transportation subject to all the terms hereof (including the terms on the reverse, hereof and the terms of the Carrier's applicable tariff) from the place of acceptance or the port of loading, whichever applicable, to the port of discharge or place of delivery whichever applicable. On presentation of one original of this Bill of Lading (duly endorsed) to the Carrier, by or on behalf of the Holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms of this Bill of Lading shall (without prejudice to any rule or common law or statute rendering them binding upon the Shipper, Holder and Carrier) become binding in all respect between the Carrier and Holder as though the Contract contained herein all of this tenor and date has been signed, on of which being accomplished the others to stand void.

In reference to new vehicles, cars, vans and trucks, it is expressly agreed that any and all claims for loss or damage of any kind whatsoever shall be considered, handled, settled or otherwise disposed of in accordance with the contract entered into between the Carrier and the Shipper. In any event and in all cases where the goods transported are new vehicles, cars, vans and trucks, the Shipper will, inter alia, be bound by the Carrier's pre-shipment surveys, irrespective of whether or not a clean Bill of Lading has been issued and irrespective of whether claims are brought by Receivers or Shippers, their underwriters and any other third party holder. The Carrier is not liable in any way for any type of damage inside the vehicle(s), nor for any damages to upholstery and fittings.

Particulars relating to weight, measure, marks, number, quality, contents and value, are furnished by Shipper and the Carrier, his Agents or Servants have verified the same nor does the Carrier accept the same as being correct adequate.

Containers/Multi-owned/managed by sea carrier and hired by shippers. Free hire during sea carriage and for three days (or any other period in accordance with port regulations/practice) after discharge, thereafter detention/demurrage/hire charges are payable by receiver/consignee, in accordance with port regulations/rules and at rates specified by sea carrier, until returned in sound/clean/swept condition.

In the event that the goods are not collected or are abandoned by the receiver/consignee, or detention/hire charges are paid by the receiver/consignee, the shippers shall be jointly and severally liable for the payment of detention/hire charges and any other charges including warehousing costs, taxes, fines and all other incidental expenses.

Total value

Page 1 of 1

COPY NON NEGOTIABLE

Place and date of issue

Hamburg

27-03-2007

Ocean freight payable at

Hamburg

Shipped on board date

27-03-2007

No of original B/Ls

Three(3)

Signature (Agent of above mentioned carrier)

Grimaldi Germany GmbH

- As agents only -

In accepting this Bill of Lading the Merchant expressly accepts and agrees to all its stipulations, whether written, typed, printed, stamped or otherwise incorporated, as fully as if they were all signed by the Merchant. The Shipper according to and by the effect of articles 1341 and 1342 of the Italian Civil Code declares specifically to approve the conditions of this Bill of Lading Nos. 2b) - 3 - 4 - 5 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11a) - 11b) - 14a) - 14b) - 15a) - 15b) - 17 - 19 - 20 of which he declares his knowledge.



VOLKSWAGEN AG
38436 Wolfsburg
DE115235681
Steuernummer:
2319/200/00019

Facture No.:
Pays: SEN

93436652
Destination: BT

Date: 13.03.2007
Importeur No.: 9.341.0

Page 1

Commettant

ESPACE AUTO
BP 27259
DAKAR
SENEGAL

Accreditive / Garantie

Mode de paiement
120 JOURS APRES LA DATE FACTURE
REF. W-6812

Destinataire

ESPACE AUTO, BP 27259, DAKAR, SENEGAL

Transporteur
Adresse d'expédition

UNIKAI LAGEREI & SPEDITIONS GMBH
UNIKAI SACHSENBRUECKE, SCHUPPEN 48, 20457 HAMBURG

003-001

Port d'embarquement
Conditions de livraison

HAMBURG
CAF DAKAR

GRANDE BUENOS AIRES

Nom du bateau
ou remplacement
No. du bateau
No. du voyage

Port de destination

DAKAR

GRIMALDI LINES NAPLES

Societe d'armateurs
Courtier

GRIMALDI GERMANY GMBH, HBG.

Conformement a nos conditions de livraison nous vous enverrons les vehicules VW/AUDI suivant:

VEHICULES DE MARQUE VOLKSWAGEN

VALEUR CAF DAKAR

2 VW POLO

MODELE	NO DE CHASSIS	NO MOTEUR	COMMISSION
ORDRE D'EXPEDITION	AM	LS	MS
EQUIPMENTS			COULEUR

MONNAIE: USD

9N30M4	VWVZZZ9NZ7Y171975	BUD350510	0670001	2007	
	00 93436652	2007 2007	X7W/0	X7X/0	8E8EKD
	B54 C19 L50 PB5 PC3 PH1 PJW	PTB QG0 RBA OGV OSG	OTD OVB OYB		
	OY2 1EY 1ZF 6ER 6U1 8GD 8WD	9JD 9U0			
9N30M4	VWVZZZ9NZ7Y174370	BUD350508	0671001	2007	
	00 93436652	2007 2007	X7W/0	X7X/0	F8F8KD
	B54 C19 L50 PB5 PC3 PH1 PJW	PTB QG0 RBA OGV OSG	OTD OVB OYB		
	OY2 1EY 1ZF 6U1 8GD 8WD	9JD 9U0			

9.531,00

9.531,00

2	VEHICULES	POIDS	2.026 KG	19.062,00
---	-----------	-------	----------	-----------

2	VEHICULES			19.062,00
---	-----------	--	--	-----------

FRET MARITIME
ASSURANCE

868,30
158,94

TOTAL FACTURE

20.089,24

MARQUES ET NUMEROS

NOS: 93436652

NOUS CERTIFIONS QUE LES MARCHANDISES DENOMMEES DANS CETTE FACTURE
SONT DE FABRICATION ET D'ORIGINE D'ESPAGNE ET QUE LES PRIX INDIQUES
CI-DESSUS S'ACCORDENT AVEC LES PRIX COURANTS SUR LE MARCHE D'EXPORTATION.

LA LIVRAISON EST PREVUE DANS UN DELAI DE 8 SEMAINES.

LIVRAISONS A L'EXPORTATION SANS TAXE

ENTGELTMINDERUNGEN ERGEBEN SICH AUS UNSEREN AKTUELLEN RAHMEN- UND
KONDITIONSVEREINBARUNGEN
DIE REDUCTIONS RESULTENT DE NOS CONVENTIONS ET CONDITIONS DE VENTE
ACTUELLES

2	VEHICULES	REPORT:	20.089,24
---	-----------	---------	-----------

Volkswagen AG
38436 Wolfsburg
Telefon: +49 (0)5361-9-0
Telefax: +49 (0)5361-9-28282
www.volkswagen.de

Vorsitzender des Aufsichtsrats:
F. Piëch

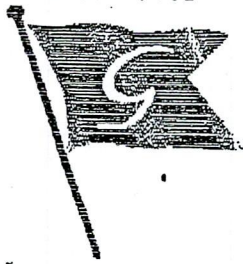
Vorstand:
M. Winterkorn
Vorsitzender

Markenvorstand Volkswagen:
M. Winterkorn
Vorsitzender
M. Winterkorn
U. Hackenberg
F. J. Garcia Sanz
R. Jung
M. Neubaier
M. Kern
H. Neumann
L. Sander

Bankverbindungen:
Citibank AG, Frankfurt/M. (USD-Konto)
(BLZ: 502 109 00) KTO.-NR.: 1530112/014
SWIFT: CITIDF33 IBAN: DE07502109001500112014
Dresdner Bank AG, Wolfsburg (EUR-Konto)
(BLZ 269 810 62) KTO.-NR.: 303780000
SWIFT: DRESDEFF269 IBAN: DE512698106203037800000
Commerzbank AG, Wolfsburg (EUR-Konto)
(BLZ 269 410 53) KTO.-NR.: 682000500
SWIFT: COBADEFF269 IBAN: DE152694105306820005000

Volkswagen Aktiengesellschaft
Wolfsburg
Amtsgericht Braunschweig
RB 100484

M. Winterkorn
F. J. Garcia Sanz
J. Heizmann
H. Neumann
H. D. Pötsch



GRIMALDI SENEGAL SA.

AVIS D'ARRIVEE DE MARCHANDISES

Société: ESPACE AUTO

Adresse: DAKAR / SENEGAL

862 1817

NOTRE REFERENCE:

Dakar, le: 11/04/2007

Messieurs,

Nous avons le plaisir de vous informer de l'arrivée de votre cargaison sur le Navire GRANDE BUENOS AIRES 0207SB
à Dakar, le 11/04/2007

Port de Chargement: HAMBURG

Destination Finale: DAKAR

N° de connaissance	NumeroChassis	Marque	Modele	Type
S301446439	VWVZZZ3CZ7P139631	VOLKSWAGEN	PASSAT	CARS
S301446439	VWVZZZ3CZ7P139847	VOLKSWAGEN	PASSAT	CARS
S301446439	VWVZZZ3CZ7P139658	VOLKSWAGEN	PASSAT	CARS
S301446439	VWVZZZ3CZ7P139887	VOLKSWAGEN	PASSAT	CARS
S301446439	VWVZZZ3CZ7P139889	VOLKSWAGEN	PASSAT	CARS
S301446439	VWVZZZ3CZ7P140271	VOLKSWAGEN	PASSAT	CARS
S301446439	VWVZZZ3CZ7P141654	PASSAT		CARS
S301446439	VWVZZZ3CZ7P141734	PASSAT		CARS
S301446439	VWVZZZ3CZ7P141917	PASSAT		CARS
S301446439	VWVZZZ3CZ7P142296	PASSAT		CARS
S301446439	VWVZZZ9NZ7Y171975	POLO		CARS
S301446439	VWVZZZ9NZ7Y174370	POLO		CARS
S301446439	WVGZZZ7LZ7D068162	TOUAREG		VANS
S301446439	WVGZZZ7LZ7D068375	TOUAREG		VANS
S301446439	WVGZZZ7LZ7D068383	TOUAREG		VANS
S301446439	WVGZZZ7LZ7D068632	TOUAREG		VANS
S301446439	WVGZZZ7LZ7D068889	TOUAREG		VANS
S301446439	WVGZZZ7LZ7D070168	TOUAREG		VANS

En conséquence, nous vous invitons à prendre toutes les dispositions nécessaires pour procéder à son enlèvement dans les meilleurs délais réglementaires.
Cet avis vous est adressé à titre indicatif, sans caractère obligatoire et ne peut engager notre responsabilité en cas de frais de magasinage.

N.B: Frais de magasinage à compter du: 21/04/2007

Mr Jean François Grangette:

889 04 98

CONSIGNATION MARITIME - AFFRETEMENT - MANUTENTION - TRANSIT
Société Anonyme au Capital de 100 000 000 de francs CFA - 33, Boulevard de la Libération - Tel: +221 8390490
Fax: +221 8428850 - Bte postale 50559 Dakar - R.C. : 2004 B 11005 N.I.N.E.A. N° 2402212202
Email: grimaldi@grimaldi-senegal.com



BON DE LIVRAISON N° 0014118

Import / Export : GRUPO BUENOS AIRES Voyage 02/07/2007 Date 11-04-07
 Navire : ISPACE AUTOS B/L N° 6139/Alpink
 Client / Transitaire : ISPACE AUTOS
 N° Déclaration : 261163 du 16-04-07 par Alice Transit

Marques et Numéros	Marchandises	Nombre de colis	Poids	Destinations
<u>Chassis</u>	<u>18 Véhicules</u>		<u>6x2' 321</u>	
<u>9531 9517</u>	<u>VW new</u>	<u>18</u>	<u>10x 1383</u>	
<u>9658 9867</u>	<u>(10x Passat)</u>		<u>2x 1013</u>	
<u>9889 0271</u>	<u>(6x Touareg)</u>	<u>Colis</u>		<u>Dakar</u>
<u>1654 1730</u>	<u>(2x Polo)</u>			
<u>1917 2296</u>				
<u>1975 4370</u>				
<u>8162 8375</u>				
<u>2382 8632</u>				
<u>8889 0768</u>				

RESERVE

Marques et Numéros	Marchandises	Nombre de colis	Poids	Destinations
<u>Blasie</u>				
<u>1975</u>	<u>2 Véhicules VW Polo</u>			<u>Dakar</u>
<u>174370</u>	<u>véhicule de banque et livre 02</u>			
	<u>avec clés</u>			
<u>0008162</u>	<u>Véhicule VW Touareg</u>			
	<u>avec ses papiers</u>			

Transport
 ZONE A
 ZONE B
 ZONE C

Signature de l'Agent
 de livraison

Dakar, le 17/04/07
 Reçu conforme
 Le Réceptionnaire / Chargeur

N° de Carnion	
N° de Remorque	