



PÔLE TRANSPORTS

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS



**« *L'assurance maritime dans la zone CIMA :
étude sur l'obligation de police locale* »**

Mémoire pour l'obtention du Master 2 Droit maritime

Par *Matthieu Eren*

Sous la direction de :

Monsieur le professeur Cyril BLOCH et Madame Anaïs DORQUES

Année universitaire 2017-2018

Remerciements

J'aimerais remercier toute l'équipe de Siaci Saint-Honoré et en particulier Joséphine Manguin et Anaïs Dorques pour cette année d'alternance qui m'a permis d'acquérir une première expérience professionnelle dans le monde du transport maritime ;

Je souhaite également remercier Monsieur le Professeur Cyril Bloch qui m'a intégré dans son Master ainsi que tous les intervenants pour la qualité de leur enseignement ;

Je remercie Monsieur Etienne Frouin, Xavier Maucourt, Grace Kamidi, Natacha Dupuy, Laurence Kobar et Mama Beugre d'avoir pris le temps de répondre à mes questions ;

Enfin j'adresse également mes remerciements à ma famille et à ma fiancée pour m'avoir soutenu tout au long de l'année.

Table des abréviations

CICA : Conférence Internationale des contrôles d'assurances

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement

CRCA : Commission régionale de contrôle des assurances

SOMMAIRE

Introduction.....	p.6
<u>Partie 1 : La mise en place de la domiciliation de l'assurance maritime</u>	<u>p.13</u>
Titre 1 : Le cadre juridique de l'obligation.....	p.13
Titre 2 ; La souscription de l'assurance maritime.....	p.25
<u>Partie 2 : Les conséquences de l'obligation d'assurance locale.....</u>	<u>p.40</u>
Titre 1 : La gestion de sinistre dans la zone CIMA.....	p.40
Titre 2 : Les conséquences économiques de l'obligation et solutions pour le renforcement des acteurs locaux.....	p.52

Introduction

Selon le site Transport et Logistique de France, « 80 % des marchandises »¹ sont transportées par « voie maritime ». Cela fait du transport maritime le mode de transport le plus utilisé dans les échanges commerciaux. Ces marchandises vont être exposées à des risques tout au long du transport. En raison de cette exposition aux risques, un contrat d'assurance maritime va être mis en place. Le contrat d'assurance maritime est une convention par laquelle « *l'assureur s'engage à indemniser l'assuré des sinistres résultant des aventures maritimes, de la manière et dans les limites convenues dans le contrat* »². Ce contrat d'assurance va ainsi couvrir la marchandise transportée pendant le transport maritime contre tous ces risques. Toutefois, les polices d'assurances sont généralement prises de bout en bout et vont donc couvrir l'intégralité du transport (pré et post-acheminement compris). Nous pouvons donc élargir le champ de l'assurance maritime et parler plus généralement d'assurance transport.

Dans certaines hypothèses, cette assurance transport va revêtir un caractère obligatoire. Cela est notamment le cas lors d'une importation vers la zone CIMA en Afrique. Cette assurance obligatoire doit être souscrite localement, c'est-à-dire auprès d'un assureur local. C'est ce qui est appelé le principe du « *non admis* ».

A) La création de la CIMA

La CIMA (Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances) a été créée le 10 juillet 1992 suite à la signature d'un traité à Yaoundé au Cameroun « *instituant une Organisation Intégrée de l'Industrie des Assurances dans les Etats africains membres de la Zone Franc* »³. La CIMA a succédé à la CICA (la Conférence Internationale des contrôles d'assurances) qui avait été fondée en 1962. Elle avait

¹ <https://www.e-tlf.com/dossiers-tlf/chiffres-cles/>

² Définition proposée par le site l'Antenne https://www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime_a14475.html

³ Site de la CIMA, Présentation de la CIMA <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima>

pour objectif « *de préserver le bon fonctionnement des sociétés et agences d'assurances implantées dans les anciennes colonies françaises d'Afrique Occidentale, Centrale et à Madagascar* »⁴. La France ainsi que treize États africains avaient ratifié cette convention. Dans les années qui ont suivi la ratification de la CICA, les États africains se sont rendus compte de l'importance que représentait pour leur économie le secteur de l'assurance et ont décidé de signer un nouveau traité. Contrairement à la CICA, ce nouveau traité est cette fois-ci uniquement signé entre États africains en 1973 et « *le siège de la CICA est alors transféré de Paris à Libreville en 1976* ».⁵ La signature de cette nouvelle convention fait suite à une recommandation de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) en 1972 à Santiago au Chili. La CNUCED avait recommandé « *aux pays en voie de développement de favoriser la création de sociétés d'assurances de droit national pour qu'elles puissent jouer leur rôle d'investisseurs institutionnels et participer pleinement au financement du développement de ces pays* »⁶.

En 1990, une analyse va permettre d'identifier les problèmes des marchés d'assurance en Afrique :

- « *Mauvaise gestion de la plupart des sociétés nationales*
- *Inefficacité des services de contrôle au niveau national*
- *Impuissance de la CICA comme organe de contrôle et d'harmonisation au niveau régional*
- *Tarifs inadaptés*
- *Nombre pléthorique des intermédiaires* »⁷

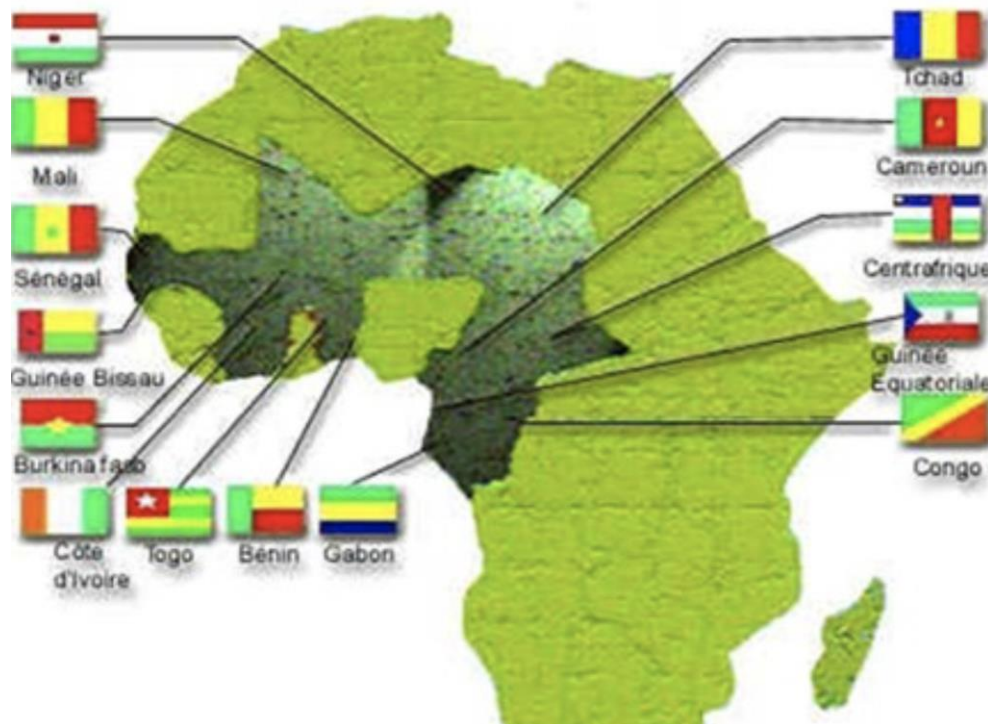
⁴ Site de la CIMA, Présentation de la CICA <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima>

⁵ « Présentation de la CIMA » sur le site officiel de la CIMA <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima>

⁶ Jean-Claude Ngbwa, Secrétaire général de la CIMA « *La Finance Africaine en Mutation, L'expérience d'un régulateur multinational de l'assurance : la CIMA L'expérience d'un régulateur multinational de l'assurance : la CIMA* », La revue d'Économie financière, 2014 <https://www.cairn.info/revue-d-economie-financiere-2014-4-page-261.htm>

⁷ « Présentation de la CIMA » sur le site officiel de la CIMA <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima>

Ainsi, une nouvelle réforme a lieu le 20 septembre 1990 afin de surmonter ces problèmes et les treize États africains signent la CCPDIA (« *Convention de Coopération pour la Promotion et le Développement de l'Industrie des Assurances* »⁸) qui est à l'origine de la mise en place d'un conseil des Ministres, organe qui sera maintenu lors de la création de la CIMA. La CCPDIA a été signée par les États africains car ces derniers « *ont compris l'absence de pouvoir de décision de la CICA et l'indifférence des pouvoirs publics vis-à-vis des études et contrôles effectués par la CICA* »⁹ et deux ans plus tard a été mise en place la CIMA qui compte aujourd'hui 14 pays membres (voir la carte ci-dessous).



Source : *Financial Afrik*¹⁰

Les objectifs majeurs de la CIMA sont les suivants :

- « *Renforcer la coopération dans le domaine des assurances entre les États membres ;*

⁸ « Présentation de la CIMA » sur le site officiel de la CIMA <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima>

⁹ « Présentation de la CIMA » sur le site officiel de la CIMA <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima>

¹⁰ « Forte croissance de l'activité d'assurances sur fond de réformes en zone CIMA » par Nephthali Messanh Ledy <https://www.financialafrik.com/2018/03/12/forte-croissance-de-lactivite-dassurances-sur-fond-de-reformes-en-zone-cima/>

- *Développer les organismes d'assurances et de réassurances en vue de renforcer leur capacité de rétention ;*
- *Favoriser l'investissement des fonds des entreprises dans les meilleures conditions au profit de l'économie de leur pays ou de la région ;(...)*
- *Poursuivre la politique d'harmonisation et d'unification du droit des assurances. »¹¹*

Le cadre juridique est composé du Traité de 1992 mais également d'un « *Code Unique des Assurances des États membres de la CIMA* »¹² ainsi que plusieurs règlements et statuts qui sont annexés au Traité de 1992. Les États ont également abandonné leur souveraineté en ce qui concerne la supervision des acteurs de l'assurance au profit de la CRCA (« *Commission régionale de contrôle des assurances* »¹³), organe supranational qui a été instauré par la CIMA.

B) L'origine et l'objectif de l'obligation de police locale

Cette obligation d'assurance locale pour les marchandises importées existait bien avant la création de la CIMA. La domiciliation de l'assurance maritime pour les importations a été rendue obligatoire dans plusieurs États de la CICA suite à la conférence de la CNUCED en 1972 évoquée précédemment. Pendant cette conférence, il avait été conseillé aux pays en développement de prendre des mesures au niveau national afin de rendre l'assurance locale des marchandises importées obligatoire. Néanmoins, il y a eu dans les années 1980 une libéralisation des échanges commerciaux et plusieurs pays de la CICA ont supprimé cette exigence.

¹¹ Jean-Claude Ngbwa, Secrétaire général de la CIMA « *La Finance Africaine en Mutation, L'expérience d'un régulateur multinational de l'assurance : la CIMA L'expérience d'un régulateur multinational de l'assurance : la CIMA* », La revue d'Économie financière, 2014 <https://www.cairn.info/revue-d-economie-financiere-2014-4-page-261.htm>

¹² Présentation de la CIMA sur le site officiel de la CIMA <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima>

¹³ Présentation de la CIMA sur le site officiel de la CIMA <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima>

L'objectif de cette obligation de police locale est simple ; le développement économique de la région et la rétention des primes d'assurances par les acteurs locaux. En 2012, le taux de pénétration était « inférieur à 1% »¹⁴ dans la zone CIMA tandis que « la moyenne mondiale était de 6,9 % »¹⁵ sur la même année. Le taux de pénétration est « *L'outil traditionnellement le plus utilisé pour juger du développement du marché de l'assurance d'un pays donné (...) Le taux de pénétration est calculé pour un pays donné en exprimant le total des primes d'assurance en pourcentage du produit intérieur brut (PIB) du pays et indique dans quelle mesure le secteur de l'assurance contribue à l'économie nationale* »¹⁶.

Afin d'illustrer l'ampleur économique des importations dans la région CIMA, prenons l'exemple de la Côte d'Ivoire. Selon la Banque Mondiale, le PIB de la Côte d'Ivoire en 2015 était de 33,1 milliards de Dollars¹⁷. Les importations vers la Côte d'Ivoire représentaient 9,9 milliards de dollars en 2015¹⁸. Les importations sont généralement équivalentes à 1/3 du PIB pour les pays de la zone CIMA. Il faut également souligner le fait que le taux de croissance de ces pays est autour de 5% par an (3,6%¹⁹ en 2018 en moyenne selon la Banque Mondiale). La zone CIMA est une région qui a un fort potentiel de croissance économique et le volume des importations est également en augmentation. Permettre la rétention des primes pour les importations pourrait ainsi contribuer à la croissance économique des États.

¹⁴ Article « Afrique : Taux de pénétration de l'assurance dans la zone CIMA inférieur à 1% du PIB » <http://www.27avril.com/blog/affaires/economie/le-taux-de-penetration-de-lassurance-dans-la-zone-cima-inferieur-a-1-du-pib>

¹⁵ Article « Afrique : Taux de pénétration de l'assurance dans la zone CIMA inférieur à 1% du PIB » <http://www.27avril.com/blog/affaires/economie/le-taux-de-penetration-de-lassurance-dans-la-zone-cima-inferieur-a-1-du-pib>

¹⁶ Présentation d'Access to insurance initiative sur « Mesurer le développement de l'assurance au-delà du taux de pénétration de l'assurance » https://a2ii.org/sites/default/files/reports/21._consultation_call_fr_web.pdf

¹⁷ Banque Mondiale, Données sur la Côte-d'Ivoire <https://www.banquemonde.org/fr/country/cotedivoire>

¹⁸ Statistique trouvée sur le site <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMIImportExportPays?codePays=CIV>

¹⁹ Banque Mondiale , « Afrique, Vue d'ensemble » <http://www.banquemonde.org/fr/region/afr/overview>

Cette obligation d'assurance locale n'a pas seulement pour objectif de développer l'économie locale. Elle pourrait également permettre aux acteurs de l'assurance de gagner en crédibilité sur la scène mondiale mais aussi de développer leur compétence afin de mieux assurer leurs clients. Nous allons ainsi nous interroger sur l'efficacité de cette obligation de police locale dans la zone CIMA concernant les assurances maritimes et transports pour les acteurs locaux de l'assurance ainsi que pour les assurés.

Une première partie sera consacrée à la mise en place de cette obligation par les différents textes ainsi que leur application. Puis, nous étudierons les différentes conséquences qu'entraînent cette obligation pour les acteurs du monde de l'assurance transport et les assurés.

Première Partie : La mise en place de la domiciliation de l'assurance maritime

Cette obligation de police locale dans les pays de la zone CIMA pose des conditions très lourdes et est encadrée par des règles juridiques (Titre 1) qui vont avoir des répercussions importantes (importateurs, assureurs...) au moment de la souscription de l'assurance maritime (Titre 2).

Titre 1 : Le cadre juridique de l'obligation

Nous verrons dans un premier chapitre que le Code CIMA laisse au législateur des pays de la zone CIMA « *le soin de prévoir l'assurance des facultés à l'importation* »²⁰ et que des mesures incitatives existent afin de garantir une bonne application de cette obligation de police locale dans la zone CIMA (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Les règles applicables

Le code CIMA ne prévoit aucune obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation. Cette domiciliation va néanmoins devenir obligatoire si les lois nationales en décident ainsi (Section 1). Nous étudierons ainsi le choix d'un législateur de la région, celui du Bénin, qui a décidé de mettre en place cette obligation (Section 2).

²⁰ Jacques Le Pape et Yves de Mestier, 1994 « L'assurance dans la zone franc », La revue d'Économie financière p.223

Section 1 : Le législateur national comme décisionnaire

L'article 278 du Code CIMA prévoit que « *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* »²¹.

La première chose que nous remarquons suite à la lecture de cet article est que les pays ont le choix d'imposer ou non une obligation d'assurance concernant les importations. Le code laisse une liberté au législateur national. Nous pourrions faire le parallèle avec l'Union Européenne et parler d'une « recommandation » pour les États membres de la CIMA. Il n'y a pas d'obligation légale. Le législateur CIMA n'a pas voulu imposer cette règle au niveau régional suite au mouvement de libéralisation qui a eu lieu dans les années 1980 où certains États ont décidé de supprimer cette exigence.

La CIMA ayant pour objectif « l'harmonisation et l'unification des dispositions législatives »²², tous les États ont pris des mesures identiques et ont décidé d'imposer ce principe du « non admis » pour les marchandises importées. Ainsi, de nos jours, en ce qui concerne l'assurance maritime ou tout autre transport, « le contexte juridique est dominé par une double obligation, l'obligation d'assurance des facultés à l'importation ainsi que l'obligation de domiciliation (assureur local) »²³. Cela signifie que toute marchandise à destination d'un pays de la zone CIMA doit être couverte par « un certificat d'assurance transport qui doit être souscrit dans le pays du port de destination »²⁴. L'assureur doit avoir son siège social dans le pays de destination.

²¹ Code CIMA Titre II : L'assurance des facultés à l'importation

²² <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima> « Présentation CIMA »

²³ Présentation Amrae Janvier 2009 sur « L'assurance transport en Afrique, problématiques actuelles »

http://www.amrae.net/sites/default/files/2009_01_AssuranceTransportAfrique_Amrae_C_7.pdf

²⁴ Eric Boué " Exporter vers l'Afrique: Et les assurances?"

<http://assuresco.canalblog.com/archives/2012/05/14/24257171.html>

Dans certains pays de la zone, le législateur national n'avait pas attendu la création de la CIMA en 1992 pour imposer cette obligation. Au Sénégal, depuis la loi 83-47 du 18 février 1983, « *Toute importation de biens et marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles, doit être couverte auprès d'organismes agréés (..) au Sénégal* »²⁵ tandis qu'en Côte d'Ivoire il a fallu attendre 2007 et l'ordonnance ° 2007-478 du 16 mai 2007 afin de rendre la domiciliation de cette assurance obligatoire. Dans certains pays comme la Côte d'Ivoire, il y'a donc eu un mouvement d'aller-retour concernant cette exigence en raison du mouvement de libéralisation que nous avons précédemment évoquée. Les législateurs nationaux n'ont qu'un seul objectif et celui-ci est purement économique ; protéger le commerce extérieur.

Afin de mieux comprendre la volonté des législateurs nationaux, nous allons étudier le décret n°99-79 du 12 février 1999 concernant « L'obligation d'assurance des marchandises importées ou facultés à l'importation » au Bénin.

Section 2 : Le choix du législateur national concernant cette obligation : l'exemple du Bénin

Le législateur Béninois a promulgué cette loi à la fin des années 90, précisément en 1999, bien après la fondation de la CIMA contrairement au Sénégal. Il existe, comme précisé plus haut, une harmonisation des dispositions législatives dans la zone CIMA. Par conséquent, l'exemple du Bénin concernant cette obligation de police locale nous permet d'avoir une idée générale de la législation applicable dans toute la région. Il convient donc de faire une analyse des exigences importantes mises en place par ce décret qui est toujours en vigueur.

L'article 1 de ce décret dispose que « *Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé ainsi que les associations ou groupements à but non lucratif ou caritatif et même les missions diplomatiques sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance pour toute importation de marchandises ou facultés par*

²⁵ Article 1 de la loi 83-47 du 18 février 1983

voie maritime, fluviale, aérienne, routière ou ferroviaire sur le territoire de la République du Bénin »²⁶. Cet article vient clarifier le champ d'application de ce décret ; il est important de noter que cette obligation s'applique à tout le monde, que ce soit un particulier ou bien une entreprise. Il faut également souligner que l'obligation ne concerne pas seulement les marchandises transportées par mer mais s'applique à tous les modes de transport dès lors que les marchandises sont en direction du territoire béninois.

L'obligation de domiciliation de la police locale en elle-même est prévue par l'article suivant, « *L'Assurance obligatoire prévue à l'article 1er ci-dessus doit être souscrite directement auprès des compagnies d'assurances incendie, accidents et risques divers (IARD) agréées en République du Bénin ou auprès de leurs représentants à l'étranger agissant pour leur compte »²⁷. La deuxième partie de l'article est intéressante puisqu'elle énonce que les personnes auxquelles s'appliquent ce décret peuvent obtenir leur certificat d'assurance directement auprès des représentants des compagnies d'assurances « agréées » domiciliées « à l'étranger ». Nous pourrions alors nous poser la question suivante : est-ce qu'une entreprise voulant importer une marchandise depuis la France vers le Bénin peut obtenir un certificat d'assurance transport chez un assureur français ? La réponse est affirmative si l'assureur en question a autorisation pour représenter la « compagnie d'assurance agréée » au Bénin et s'il agit bien « pour son propre compte ». Cela facilite bien évidemment le commerce international puisqu'il serait difficilement imaginable pour une entreprise française de souscrire directement une assurance transport dans une compagnie d'assurance au Bénin.*

La nature de la couverture qui va être exigée lors d'un transport maritime « est librement choisie par les parties. Toutefois, à défaut d'une couverture « tous risques », l'assurance doit être souscrite en cas de transport maritime aux conditions minima de la garantie « Franc d'Avaries Particulières sauf » (FAP

²⁶ Article 1 du décret n°99-79 du 12 février 1999

²⁷ Article 2 du décret n°99-79 du 12 février 1999

Sauf). »²⁸ Les deux premiers alinéas de cet article sont consacrés au transport maritime tandis que le troisième alinéa, qui n'est pas cité ici, concerne les autres modes de transports. Les parties bénéficient donc pour le transport maritime d'une liberté dans le choix de leur couverture. Il existe deux types de couvertures, le « Tout Risques » et le « FAP sauf ». Le législateur va exiger pour toute importation une couverture « souscrite aux conditions minima de la garantie FAP Sauf » qui reste la garantie la moins chère pour l'importateur. Nous remarquons une nouvelle fois que le législateur ici cherche à protéger le commerce extérieur. Ce dernier aurait pu exiger une couverture « Tout Risques » souscrite auprès d'une compagnie d'assurance Béninoise pour toutes les importations. Cette couverture étant économiquement plus coûteuse, cette solution aurait permis aux compagnies et donc à l'État de gagner plus d'argent. Mais le législateur n'a pas légiféré en ce sens et il n'a pas eu totalement tort puisque le fait d'exiger une couverture « Tout Risques » aurait eu un effet négatif sur les échanges commerciaux. L'obligation aurait été trop contraignante et cela aurait pu pousser à la fraude certains importateurs. Les risques couverts par le « FAP Sauf sont es pertes marchandises résultant d'un évènement comme « l'abordage »²⁹, « l'explosion » ou bien « l'inondation » du navire seront bien couverts par cette police. Toute perte résultant d'un risque non énuméré, ne sera pas couverte et ne fera pas l'objet d'une indemnisation financière par l'assureur. Cela explique la raison pour laquelle une couverture « FAP Sauf » est plus avantageuse économiquement qu'une couverture « Tout Risques ».

Le certificat d'assurance doit couvrir l'ensemble du transport par voie maritime. « *Les marchandises ou facultés importées doivent être garanties en cas de transport maritime, fluvial ou aérien depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'au port ou aéroport de débarquement.* »³⁰ Par conséquent, l'obligation de police locale débute à partir de l'arrivée au port de chargement des marchandises et ne concerne que le transport principal. Cela est confirmé par le deuxième alinéa du même article qui dispose que « *Les parties peuvent toutefois*

²⁸ Article 3 du décret n°99-79 du 12 février 1999

²⁹ Article 7 du décret n°99-79 du 12 février 1999

³⁰ Article 5 du décret n°99-79 du 12 février 1999

convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires et/ou complémentaires au transport maritime »³¹. Il n'existe donc aucune obligation d'assurance concernant le pré acheminement pour les différentes parties qui ont le choix d'assurer ou non cette partie du transport. Quant au transport post acheminement, il doit bien évidemment faire l'objet d'une couverture par un assureur local selon l'article 1 de ce décret.

L'article 11 dispose que « *Le certificat d'assurance délivré par la compagnie d'assurance devra être établi en 3 exemplaires : un exemplaire (l'original) remis à l'assuré ; un exemplaire conservé par la compagnie d'assurance ; un exemplaire destiné à l'administration des Douanes.* »³² Nous verrons dans la partie consacrée aux mesures préventives (Titre 2) que ce certificat d'assurance a des conséquences sur le dédouanement.

Ce décret portant sur « L'obligation d'assurance des marchandises importées ou facultés à l'importation » est une parfaite illustration de la manière dont s'applique cette nécessité de police locale dans la zone CIMA et les règles applicables au Bénin sont applicables dans tous les pays de la zone CIMA, même si quelques exceptions existent.

L'existence de ces différentes lois ne signifie pas qu'il en existe une bonne application. C'est la raison pour laquelle des contrôles de plus en plus sévères sont effectués par les États afin de faire respecter ces règles.

³¹ Article 5 du décret n°99-79 du 12 février 1999

³² Article 11 du décret n°99-79 du 12 février 1999

Chapitre 2 : Les mesures incitatives

La lutte contre la fraude dans la zone CIMA est un combat difficile à mener. La CIMA représente un territoire très vaste comprenant de nombreux pays qui ne disposent pas tous des mêmes moyens de contrôle. Dans une première section, nous allons nous intéresser au déroulement du contrôle de cette obligation d'assurance locale puis aux sanctions qui sont prévues en cas de fraude aussi bien pour les assurés que pour les assureurs (Section 2).

Section 1 : Le certificat d'assurance, un document douanier

« L'obligation d'assurances des facultés à l'importation »³³ est une obligation qui va exister à partir du moment où les marchandises vont faire leur entrée dans le pays d'importation. Le contrôle sera donc naturellement effectué par les services douaniers du pays membre. Il faut préciser que ce sont les services douaniers de chaque État qui sont chargés d'effectuer ce contrôle de manière autonome. Chaque État doit lutter contre la fraude avec ses propres moyens. Des mesures ont été prises par les législateurs nationaux afin de lutter efficacement contre la fraude. Plusieurs États (Cameroun, Côte d'Ivoire...) ont mis à la disposition « *des compagnies assurance une plateforme dénommée guichet unique du commerce extérieur (GUCE) qui centralise l'édition de tous les certificats d'assurance maritime et aérien. Le GUCE permet aux opérateurs (à partir de leur compte contribuable) qui participent au commerce et au transport de communiquer des informations et documents normalisés en un seul point afin de satisfaire toutes les formalités requises en cas d'importation, d'exportation et de transit. Le numéro de compte contribuable est obtenu auprès de la direction générale des impôts et est unique par entreprise. C'est aussi ce numéro qui est utilisé pour le dédouanement* »³⁴. Selon Madame Mama Beugre, responsable Transports chez Susu Assurances IARD en Côte d'Ivoire, la création du Guichet Unique permet de lutter de manière efficace contre la fraude. Le certificat d'assurance local est donc

³³ Article 278 Code CIMA

³⁴ Interview de Mme Mama Beugre, Responsable chez SUNU Assurances Annexe n°4

un document qui doit être présenté à la douane. Il fait partie de l'ensemble documentaire nécessaire afin que la marchandise puisse être dédouanée et récupérée par l'importateur. Afin de mieux comprendre comment se déroule le contrôle douanier lors d'une importation, nous allons étudier les étapes prévues par le guichet unique ivoirien. Le système, appelé « Ruling Center », est électronique et vient remplacer un programme de contrôle à l'importation classique afin « renforcer le rôle de la douane dans le contrôle des marchandises ».³⁵ L'importateur doit déposer des documents tels que le connaissement, la facture commerciale et donc le certificat d'assurance après avoir rempli l'avis de délivrance ci-dessous.


WEBB FONTAINE
COFFRE ET PLUMES

RULING CENTRE | SERVICE DE CLASSIFICATION ET D'ANALYSE DE LA VALEUR
Webb Fontaine, Immeuble Plain Ciel, bvd VGE - 26 BP 822 Abidjan 26 - www.webbfontaine.ci

AVIS DE DÉPÔT DE LA DAI ET DES DOCUMENTS DÉFINITIFS
AD

INFORMATIONS GÉNÉRALES

N°DAI* : DATE :

NOM DE L'IMPORTATEUR* : COMPTE CONTRIBUTABLE* :

PERSONNE À CONTACTER : TÉL. : EMAIL :

DOCUMENTS SOUMIS

DAI* (DÉCLARATION ANTICIPÉE D'IMPORTATION) No.* :

FACTURE FINALE* No.* : DATE* :

CONNAISSEMENT / LTA* No.* : DATE* :

LISTE DE COLISAGE (si facture non collisée)* FACTURE FRÊT (pour les ventes EXW, FCA ou FOB)* CERTIFICAT D'ORIGINE

CERTIFICAT D'ASSURANCE AUTRES :

IMPORTATEUR*

UTILISATEUR INDUSTRIEL

GROSSISTE/DISTRIBUTEUR

AGENT

DÉTAILLANT

UTILISATEUR FINAL

AUTRE :

EXPORTATEUR*

FABRICANT

GROSSISTE/DISTRIBUTEUR

AGENT

DÉTAILLANT

AUTRE :

MODE DE PAIEMENT*

VIREMENT L/C CHÈQUE

ENCAISSEMENT DOCUMENTAIRE

AUTRE :

ÉCHÉANCE DE PAIEMENT*

AVANT EMBARQUEMENT

A LA LIVRAISON

..... JOURS APRÈS DATE

SOCIÉTÉ QUI REMET LES DOCUMENTS* :

ADRESSE :

AGENT IMPORTATEUR

PERSONNE À CONTACTER : TÉL. : EMAIL :

Je, soussigné l'importateur/agent, confirme que les documents définitifs soumis ont été vérifiés et sont les documents définitifs authentiques.

NOM* : DATE* : SIGNATURE* :

DOCUMENTS DÉFINITIFS RECUS PAR (À L'USAGE DE WEBB FONTAINE ICI UNIQUEMENT)

NOM : DATE DE RÉCEPTION : SIGNATURE :

*obligatoire

Page 1 de 2 WFCI-EXT-RCS01-04-FR-V1.2

Source : Guichet Unique pour le Commerce Extérieur³⁶

³⁵ <https://guce.gouv.ci/ruling-center>

³⁶ <http://download.guce.gouv.ci/ruling-center/forms/RCS01-04-Formulaire%20AD.pdf>

Un modèle de certificat d'assurance unique a été mise en place par le Guichet Unique. Les assureurs ont donc pour obligation de délivrer un certificat conforme à ce modèle. Cette mesure a par ailleurs été accueillie de manière très favorable par les assureurs. En effet, lors de son interventions au CESAM 2013, Richard Lowe, Fondateur et PDG du groupe Activa Assurance, a salué l'initiative et a précisé que « des séances de sensibilisation étaient effectués auprès des services de douanes »³⁷ afin que le modèle du certificat d'assurance soit bien respecté par les importateurs.

De telles mesures peuvent paraître excessives à première vue mais semblent en réalité absolument nécessaire dans une zone où la fraude est massivement présente depuis des décennies. Il existe une vraie volonté à travers ces mesures de lutter contre la fraude à cette obligation d'assurance locale. Cela contraste avec le laxisme des États de la zone CIMA il y'a quelques années. Au CESAM 2013, le taux de fraude à cette obligation de domiciliation était estimé à 30% par Richard Lowe³⁸. Le guichet unique a été mis en place au début des années 2010 dans la plupart des pays membres. Les États ont finalement pris conscience que le fait d'imposer une obligation d'assurance locale des facultés à l'importation n'était pas à elle seule suffisante pour garantir une bonne application de cette obligation. En effet, tant que les moyens de contrôles ne seront pas au point, cette obligation d'assurance locale ne pourra pas produire les effets désirés par ses auteurs. Des nouveaux moyens de contrôle ont alors vu le jour avec notamment la création de la GUCE qui vient soutenir les services douaniers. Ces derniers ont un rôle très important à jouer afin de rendre pleinement efficace cette obligation d'assurance locale.

³⁷ CESAM, Intervention sur le thème « code CIMA : Sécurité pour les acteurs économiques » http://www.cesam.org/common_html/conferences/lerendezvous/2013/video/video.php?file=cima.flv&w=480&h=360&title=Fr%E9d%E9ric%20DENEFFLE%3Cbr%3ERosy%20BULLOCK%20-%20Claire%20HAMONIC%20-%20Anasse%20Ernest%20ASSAMOI%20-%20Richard%20LOWE%20-%20Adama%20NDIAYE

³⁸ CESAM, Intervention sur le thème « code CIMA : Sécurité pour les acteurs économiques » http://www.cesam.org/common_html/conferences/lerendezvous/2013/video/video.php?file=cima.flv&w=480&h=360&title=Fr%E9d%E9ric%20DENEFFLE%3Cbr%3ERosy%20BULLOCK%20-%20Claire%20HAMONIC%20-%20Anasse%20Ernest%20ASSAMOI%20-%20Richard%20LOWE%20-%20Adama%20NDIAYE

La mise en place d'un seul type d'imprimé est un très bon moyen de lutter contre la fraude car les assureurs sont nombreux et il est difficile de vérifier pour les douaniers si le certificat délivré par l'assureur est bien vrai dans l'hypothèse où chaque assureur délivre un type d'imprimé qui lui est propre.

Cette volonté de lutte contre les fraudeurs et ceux qui ne respectent pas l'obligation est également retrouvée dans les sanctions prévues par les différentes législations nationales.

Section 2 : Les sanctions en cas de fraude ou non-respect de l'obligation

Les sanctions en cas de fraude ou de non-respect de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation sont prévues par les différentes législations. Comme nous l'avons vu dans le chapitre 1, l'article 278 dispose effectivement que l'obligation « *est (...) régie par les dispositions spécifiques de ces législations* ». Le législateur national bénéficie une nouvelle fois d'une grande liberté et n'est soumis à aucun contrôle de la part de la Commission Régionale de Contrôle des assurances. Malgré une harmonisation des règles législatives dans la zone CIMA, il subsiste encore de grandes différences entre les différents pays membres concernant les sanctions.

Les sanctions ont été adoptées en 2007 en Côte d'Ivoire par le biais du décret 2007-479 du 16 mai 2007. Ce décret dispose que l'importateur qui n'a pas respecté l'obligation de domiciliation et qui ne peut donc pas fournir un certificat d'assurance fourni par un assureur local doit s'acquitter d'une amende qui peut atteindre 30% du coût de la marchandise importée ainsi que du coût du fret³⁹. Certains législateurs vont encore plus loin. Le législateur béninois prévoit « une

³⁹ Décret 2007-479 du 16 mai 2007

peine d'emprisonnement de onze jours » en cas de non-respect de l'obligation et « une amende de 20000 francs »⁴⁰.

En cas d'absence du certificat d'obligation local, les marchandises pourront être dédouanées qu'après paiement des amendes prévues. Ce blocage administratif peut être « source de retard non négligeables⁴¹ » qui peut être plus ou moins problématique selon le produit importé. Par exemple, si ce sont des fruits frais ou des produits laitiers qui sont concernés, le retard peut causer des préjudices économiques très importants. Le retard peut entraîner la péremption de ces produits de consommation qui ne pourront plus être mis sur le marché et va être à l'origine de leur destruction totale.

Les peines prévues peuvent, à l'image des moyens de contrôle, être considérées comme démesurées par rapport à l'infraction commise. Cela est une nouvelle fois justifié par le taux de fraude élevé dans cette zone qui fait perdre beaucoup d'argent à l'économie locale.

Les législateurs nationaux souhaitent à tout prix dissuader les importateurs de frauder et de produire de faux certificats. Ce qui est en revanche regrettable, c'est le fait que cette sanction peut également être appliquée à un importateur qui a été mal conseillé. La zone CIMA est une zone spéciale avec ses spécificités et ses exigences. Les assureurs ainsi que les courtiers d'assurances et les autres intermédiaires vont donc avoir dans cette zone CIMA un devoir de conseil qui sera plus important. Il est donc extrêmement crucial pour un importateur de « vérifier qu'il travaille avec une compagnie ayant la connaissance et les réseaux nécessaires »⁴² afin de ne pas avoir une mauvaise surprise au moment de l'éventuel contrôle douanier.

⁴⁰ décret n°99-79 du 12 février 1999

⁴¹Eric Boué “ Exporter vers l’Afrique: Et les assurances?”
<http://assuresco.canalblog.com/archives/2012/05/14/24257171.html> ”

⁴² Eric Boué “ Exporter vers l’Afrique: Et les assurances?”
<http://assuresco.canalblog.com/archives/2012/05/14/24257171.html>

Les importateurs ne sont pas les seuls acteurs visés par les sanctions. En effet, les assureurs peuvent également faire l'objet de pénalité. Nous avons vu plus haut dans la section 1 consacrée au contrôle douanier que la GUCE avait mis en place un modèle de certificat d'assurance unique afin de faciliter le travail des services douaniers et d'éviter ainsi les tentatives de fraudes. Plusieurs assureurs locaux ont été sanctionnés pour ne pas avoir respecté le type d'imprimé et ne pas avoir utilisé ce modèle unique. Cela peut sembler extrêmement sévère mais montre également que les douaniers font bien leur travail et qu'ils ne se montrent pas laxistes lors du contrôle. Le fait de ne pas avoir respecté le bon type d'imprimé n'est pas une fraude mais les assureurs sont sanctionnés afin d'être sensibilisés au respect de ces nouvelles règles.

Ces sanctions ainsi que les moyens de contrôle garantissent après des années une bonne application de l'obligation d'assurance locale et ont permis de faire chuter le taux de fraude.

Titre 2 : La souscription de l'assurance maritime

Cette nécessité de domiciliation de l'assurance maritime pour l'importateur dans la zone CIMA va être à l'origine de nouvelles contraintes pour l'assureur mais également pour l'assuré. Nous nous intéresserons dans un premier chapitre à la détermination de la prime d'assurance puis dans un second temps au déplacement des risques vers l'étranger avec la possibilité de réassurance pour les réassurances locales.

Chapitre 1 : La prime d'assurance

Selon le site MATAF, la prime d'assurance est « *le prix demandé par un assureur à un assuré afin que celui-ci puisse bénéficier de la couverture d'une assurance* »⁴³

Lors de la souscription de l'assurance maritime et plus généralement de l'assurance transport, le calcul de la prime va être effectué selon certains critères (Section 1). Le paiement de cette prime va obéir à des règles spécifiques (Section 2).

Section 1 : La détermination de la « juste prime »

Afin de permettre de pouvoir calculer le montant de la prime d'assurance, des taux sont être prévus par les assureurs. Plus la couverture par l'assureur sera importante, plus ce taux sera élevé. Ce taux est ensuite multiplié par la valeur de la marchandise afin de déterminer le montant de la prime d'assurance. Par ailleurs, dans la région CIMA, contrairement à la France, il existe des taux minimums légaux. Ce taux minimum pour une couverture « FAP sauf » est d'environ 0,15%. Cela signifie que lorsqu'un importateur souhaite obtenir une police « FAP Sauf » pour une marchandise dont la valeur est de 100 euros, sa prime ne pourra pas être inférieure à 0,15 centimes d'euros.

⁴³ <https://www.mataf.net/fr/edu/glossaire/prime-d-assurance> Définition de la prime d'assurance

Les taux vont varier selon plusieurs critères. Le premier critère sera la nature de la marchandise. En effet, une marchandise périssable comme le poisson fera l'objet d'un taux plus élevé qu'une marchandise comme le riz qui ne risque pas de se périmer. Il en sera de même pour les marchandises sensibles ou fragiles.

Le deuxième critère est la valeur de la marchandise assurée. Les capitaux assurés vont jouer sur le taux car il est peu probable qu'un importateur accepte l'application d'un même taux pour une marchandise dont la valeur est considérable (exemple : 10 millions d'euros) et une autre dont la valeur est peu élevée (exemple : 1000 euros). L'assuré va souvent négocier le taux pour une marchandise dont la valeur sera importante faute de quoi il se verrait dans l'obligation de payer des sommes très élevées pour son certificat d'assurance. Par exemple, si un taux de 0.30% est appliqué pour une marchandise dont la valeur est de 20000 euros, il peut demander un taux de 0.20 pour une marchandise dont la valeur est de 200000 euros.

Le moyen de transport est également susceptible de faire varier le taux. En effet, le taux proposé par un assureur pour un transport de marchandises par voie aérienne sera moins élevé qu'un transport par voie maritime. Cela s'explique par le fait que le transport maritime représente plus de risques (mouille, incendie...) que le transport aérien. Par ailleurs, le transport par voie maritime a une durée nettement supérieure au transport par voie aérienne ainsi l'exposition aux risques des marchandises est plus importante. En ce qui concerne la zone CIMA, le taux le plus élevé concerne le transport routier car comme nous le verrons ultérieurement, l'état des routes en Afrique de l'Ouest est très mauvais dans certaines régions.

La prime payée ne sera pas la même selon le type de couverture choisi par le client. Plus le champ de la couverture sera large, plus elle sera coûteuse. Si l'assuré décide de prendre une police « FAP Sauf » pour une importation vers l'Afrique, le taux applicable sera moins élevé que pour une police « Tout Risques ».

La nature des risques couverts fait partie des critères qui vont jouer sur le taux. Il faut préciser que les risques diffèrent d'une région à une autre et que la zone géographique va également avoir une grande importance dans la fixation du taux applicable par l'assureur. La zone CIMA est une région particulièrement sensible où des risques particuliers existent. La piraterie en fait partie. Les navires qui naviguent vers la région CIMA peuvent faire l'objet d'attaques notamment dans le Golfe du Guinée, même si le risque est fortement réduit de nos jours grâce aux mesures de sûreté. Selon une enquête menée par le Bureau Maritime International et publiée dans le journal L'Antenne⁴⁴, « 40% » des attaques de pirates ont eu lieu dans le Golfe du Guinée durant le premier trimestre 2018. Cela correspond à « 29 » attaques entre la période du 1^{er} janvier et 31 mars toujours selon cette enquête. La marchandise la plus ciblée par les pirates est le pétrole. Les importateurs se voient donc proposer une couverture contre « Les risques de guerre » qui leur permet d'être indemnisés en cas de piraterie. Néanmoins, cela va être à l'origine d'une couverture plus importante et va entraîner l'augmentation du taux.

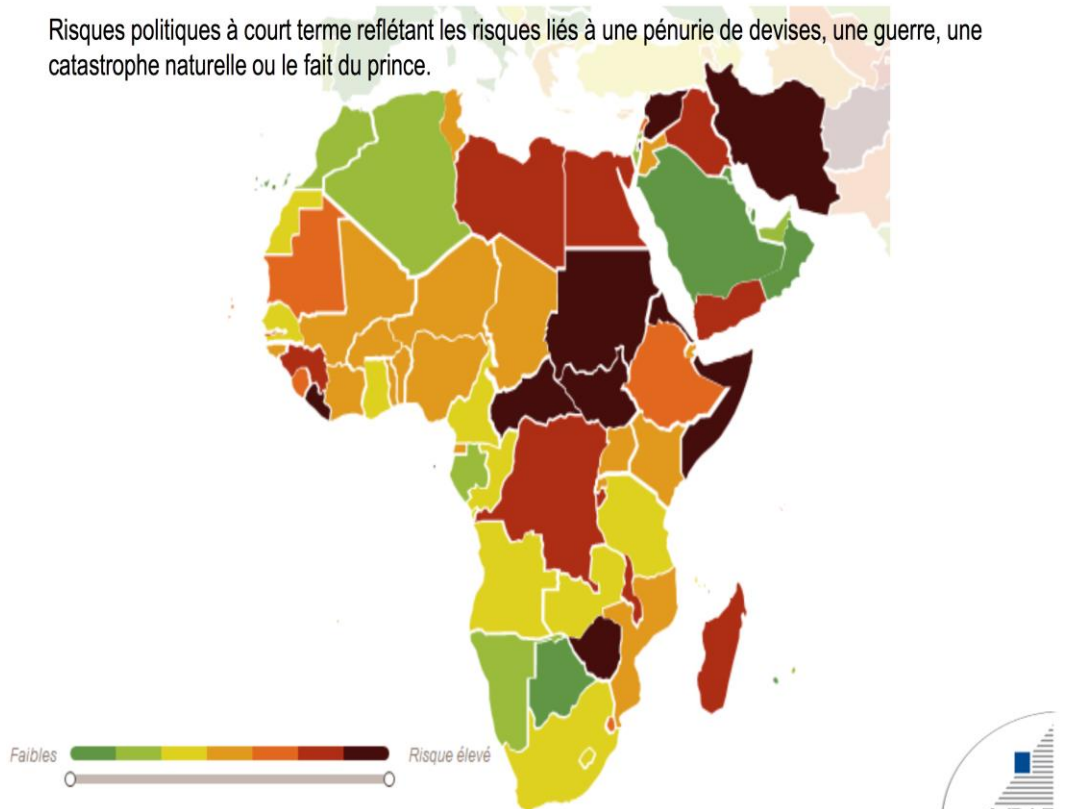
Il va en être de même pour les pays enclavés. Plus le pays sera éloigné de la mer, plus le post-acheminement (transport routier) sera long. Les infrastructures routières dans la zone CIMA ne sont pas encore au point, les risques d'accidents sont très élevés. Cela va causer une nouvelle fois une augmentation du taux. Pour finir, les risques politiques ou « le fait du prince » sont également d'actualité dans cette région qui reste instable et vont nécessiter la souscription d'une couverture supplémentaire. « *Le fait du prince se définit comme un événement ayant un caractère de force majeure causé par une décision arbitraire d'une autorité publique (un embargo par exemple constitue un fait du prince)* »⁴⁵ selon les Éditions Tissot. Nous pouvons prendre l'exemple d'un pays comme le Mali qui

⁴⁴ Etienne Berrier, article du journal L'Antenne, « La piraterie poursuit sa progression dans le golfe de Guinée » https://www.lantenne.com/La-piraterie-poursuit-sa-progression-dans-le-golfe-de-Guinee_a42332.html

⁴⁵ Définition du « fait du prince » par les Editions Tissot <https://www.editions-tissot.fr/droit-travail/dictionnaire-droit-travail-definition.aspx?idDef=287&definition=Fait+du+prince>

est en guerre depuis plusieurs années. La carte ci-dessous montre d'ailleurs que la zone CIMA est très exposée à ces risques.

Risques politiques à court terme reflétant les risques liés à une pénurie de devises, une guerre, une catastrophe naturelle ou le fait du prince.



Source, Credimundi, membre du groupe Credendo

Source : Présentation Amrae, « Se développer sur le continent Africain »⁴⁶



Suite à la détermination de la prime d'assurance, le souscripteur doit procéder au paiement de celle-ci afin de pouvoir bénéficier de sa couverture d'assurance.

⁴⁶ https://www.amrae.fr/sites/default/files/udr/2014_02_AtelierC7Afrique_Amrae_C.pdf
Présentation Amrae, « Se développer sur le continent Africain : quelles sont les clefs de la réussite ? »

Section 2 : Le paiement de la prime, l'obligation de l'assuré

Les règles applicables au paiement de la prime d'assurances ont fait l'objet en 2011 d'une réforme qui est venue bouleverser le marché de l'assurance dans la région CIMA. L'article 13 du Code CIMA a été modifié par une décision du conseil des Ministres du 11 avril 2011⁴⁷.

La question qui peut se poser est de savoir si cet article 13 s'applique ou non à l'assurance maritime. En effet, les mesures prévues par les trois premiers livres du Code Cima ne sont pas applicables à l'assurance maritime. Or l'article 13 se trouve dans le premier livre c'est-à-dire dans la partie qui exclut explicitement le transport maritime. Suite à la modification de cet article en 2011, beaucoup d'assureurs se sont posés cette question. Le législateur a dû faire une clarification et préciser que cet article s'appliquait à tous les contrats d'assurances y compris ceux concernant le transport maritime.

La modification de l'article 13 a instauré le principe du « *Cash Before Cover* »⁴⁸. Littéralement, cela signifie que s'il n'y a pas de prime, il n'y a pas de couverture. Tout assureur qui délivre un certificat d'assurance, alors que la prime n'aurait pas été encaissée, s'expose à des sanctions. L'assuré doit payer l'intégralité de la prime afin de pouvoir prétendre à une quelconque couverture prévue par sa police d'assurance. Cela permet ainsi une meilleure solvabilité des assureurs locaux.

Avant de s'intéresser aux conséquences d'une telle décision, il faut essayer de comprendre les raisons pour lesquelles cette mesure a été prise. Les arriérés de primes sont bien évidemment la cause principale. Il s'agit des montants qui n'ont pas été réglés, les impayées de primes qui étaient dus par les assurés. Une mauvaise habitude existait dans la région CIMA. En effet, les assureurs délivraient des certificats aux assurés avant même que les primes ne soient

⁴⁷ Voir annexe n°1 article 13 Code CIMA

⁴⁸ Paiement avant couverture

payées. Au Burkina Faso, le taux d'impayés avait atteint 60%⁴⁹ avant la réforme législative et ce taux était sensiblement proche dans tous les pays de la zone CIMA.

Néanmoins, l'application de ce nouveau principe est problématique. De manière générale, dans le reste du monde, le paiement des primes s'effectue par mensualités ou bien de manière trimestrielle. Il est très difficile d'expliquer à une compagnie européenne, qui veut exporter vers la zone CIMA par voie maritime et qui doit souscrire une assurance locale dans le cadre de cette opération au nom de l'importateur, la raison pour laquelle elle doit payer l'intégralité de la prime tandis que ce n'est pas le cas lors d'une exportation vers un autre continent. Les souscripteurs se voient ainsi obligés de verser des primes très importantes à l'avance.

Cette mesure peut également poser souci dans le calcul de la prime de certains contrats d'assurances comme par exemple les polices d'abonnement. Selon le site Glossaire International, une police d'abonnement est un « *Contrat d'assurance conclu d'avance pour une période donnée et qui couvre toutes les expéditions réalisées par le même exportateur, par n'importe quel type de transport, pour n'importe quel produit et lieu de départ* »⁵⁰. (Exemple : Apple qui souscrit une assurance transport pour toutes ses expéditions). En ce qui concerne ce type de police, il est impossible de savoir en amont le montant de l'assurance qui sera achetée, le montant de la prime est inconnu puisqu'il va dépendre de la quantité expédiée ainsi que de la valeur des marchandises.

Dans la pratique, il existe donc une dérogation pour ce type de police mise en place par les assureurs. Les paiements peuvent être réalisés de manière périodique et il y'a deux méthodes. La première est l'émission de bordereaux par l'assuré chaque fin de mois qui sera facturé selon ses déclarations et selon le flux qu'il a

⁴⁹ Ambèternifa Crépin SOMDA, article « CODE CIMA : article 13 au cœur des échanges » publié sur le site BURKINA PME PMI

<http://burkinapmepmi.com/spip.php?article6534>

⁵⁰ Glossaire International, Définition Police d'abonnement

<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/police-d-abonnement.html>

transporté. Ainsi, il paye sa prime de manière mensuelle. L'autre solution est de régler une prime prévisionnelle en début d'année puis de régulariser celle-ci en fonction des expéditions réalisées de manière mensuelle ou trimestrielle.

Le paiement de l'intégralité de la prime à l'avance peut être perçu comme une contrainte. Toutefois, les assureurs locaux souscrivent majoritairement des contrats d'assurances maritimes pour des durées courtes lors de leurs importations (ne dépassant pas trois mois). Le principe du « Cash Before Cover » ne pose aucun problème concernant ces contrats puisque la prime est déterminable à l'avance, étant donné que le volume des marchandises importées est déjà connu. Ce système a fait ses preuves et commence à se développer dans d'autres régions (exemple : Asie).

Le taux d'impayés dans la zone CIMA a fortement chuté depuis la mise en place de cette règle. Lors du CESAM 2013, Adama Traoré précisait que « le taux d'arriérés était passée à 10% »⁵¹.

Malgré cette réforme favorable qui leur permet d'améliorer leurs conditions économiques, les assureurs de la zone CIMA n'ont pas encore les capitaux financiers nécessaires pour conserver tout le risque dans la région et se retournent vers les réassureurs.

⁵¹ Site CESAM, Intervention sur le thème « code CIMA : Sécurité pour les acteurs économiques » http://www.cesam.org/common_html/conferences/lerendezvous/2013/video/video.php?file=cima.flv&w=480&h=360&title=Fr%E9d%E9ric%20DENEFLER%3Cbr%3ERosy%20BULLOCK%20-%20Claire%20HAMONIC%20-%20Anasse%20Ernest%20ASSAMOI%20-%20Richard%20LOWE%20-%20Adama%20NDIAYE

Chapitre 2 : L'inévitable délocalisation du risque vers l'étranger

Le déplacement du risque vers l'étranger se fait par une opération qui est appelé la réassurance. Selon l'Association des Professionnels de la Réassurance en France, la réassurance est définie comme étant « *l'opération par laquelle un assureur s'assure lui-même auprès d'un tiers (le réassureur) pour une partie ou la totalité des risques qu'il a garantis, moyennant le paiement d'une prime* »⁵². Cette pratique est légale et existe partout. Toutefois, les assureurs africains se réassurent souvent auprès des réassureurs étrangers ce qui provoque une fuite de la prime hors de la zone CIMA. Afin de lutter contre cette fuite, le législateur a réformé l'article 308 du code CIMA (Section I). Cependant, ce genre de pratique est inévitable pour les gros risques (Section II).

Section I : La lutte contre la fuite des primes : l'exigence d'une réassurance locale

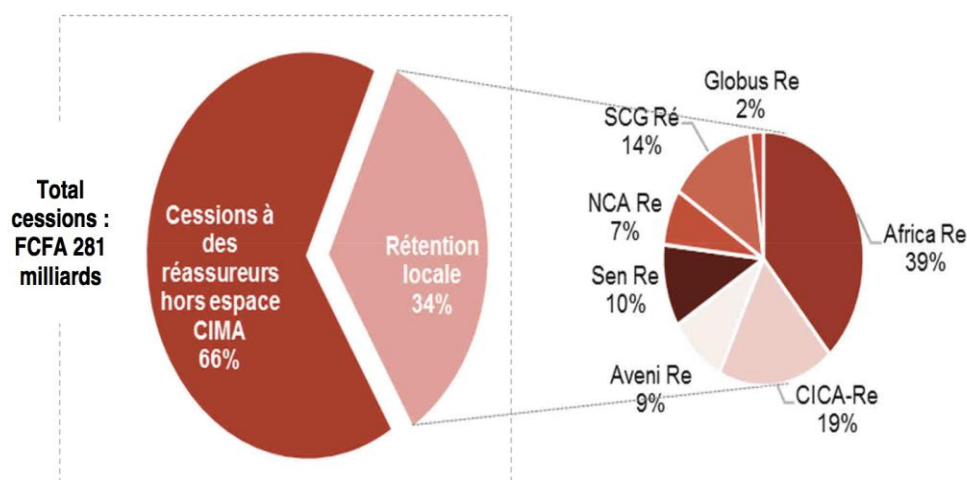
Le règlement d'application N°005/CIMA/PCMA/CE/2016 du 8 avril 2016⁵³ a modifié l'article 308 du Code CIMA. Le nouvel article 308 dispose que les « *risques de masse* »⁵⁴ concernant les marchandises transportées ne peuvent plus être réassurés à l'étranger. Les risques de masses désignent tous les sinistres dont peut faire l'objet la marchandise transportée. Il s'agit d'une évolution par rapport à la législation précédente qui prévoyait que 75% des risques pouvaient être cédés à un réassureur étranger. Ce pourcentage est passé à 0 par le biais de cette modification législative.

⁵² APREF, Association des professionnels de la réassurance en France, https://www.apref.org/sites/default/files/espacedocumentaire/le_petit_glossaire_de_la_reassurance.pdf Définition de la réassurance

⁵³ Voir l'arrêté en Annexe n°2

⁵⁴ <http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunit-e-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html> Etude Finactu dirigée par Géraldine MERMOUX, Directrice Générale
« LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA ? »

Cette réforme a donc eu lieu afin d'empêcher une fuite des primes d'assurances vers d'autres régions. Selon l'analyse effectuée par Finactu en 2017⁵⁵, cette fuite des primes était causée par le manque de fonds des compagnies d'assurances africaines. Les réassureurs locaux sont peu nombreux, un peu moins d'une dizaine. Le plus gros d'entre eux est Africa Ré qui possède un chiffre d'affaire nettement supérieur aux autres comme Globus Ré ou NCA Ré (211 millions de dollars pour Africa Ré⁵⁶ au premier trimestre 2018). Cela entraînait donc la réassurance des compagnies qui se tournaient vers les réassureurs se trouvant hors de la zone CIMA.



Source : estimation FINACTU

⁵⁵ <http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunite-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html> Etude Finactu dirigée par *Géraldine MERMOUX, Directrice Générale*

« LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA ? »

⁵⁶ <https://www.atlas-mag.net/article/africa-re-chiffre-d-affaires-en-hausse-de-26-au-premier-trimestre-2018> Article portant sur les résultats de l'Afrique Ré sur le site d'Atlas Magazine

⁵⁷ <http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunite-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html> Etude Finactu dirigée par *Géraldine MERMOUX, Directrice Générale*

« LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA ? »

Le législateur est intervenu et a posé cette nouvelle obligation pour les assureurs. La question suivante peut dès lors se poser : Existe-t-il encore une possibilité pour les réassureurs étrangers de réassurer dans la zone CIMA ?

La solution pour eux serait de créer des filiales dans cette zone. Cette solution est économiquement désavantageuse pour les compagnies internationales car une implantation dans cette région coûte cher et la procédure prévue par l'article 804 du Code CIMA est très longue. Les compagnies doivent obtenir un agrément de l'Etat dans lequel elles veulent s'implanter.

Cependant, il convient de noter l'existence d'un adjectif très important dans l'article 308 du Code CIMA. Cet article ne vise que les réassurances dites « directes », c'est-à-dire la réassurance souscrite par l'assureur principal. L'assureur principal doit se réassurer intégralement auprès d'un réassureur local. Néanmoins, le réassureur n'est pas concerné par la réforme. Aucun plafond ne lui est imposé, il peut lui-même se réassurer à l'étranger. Prenons l'exemple d'un transport de riz vers le Sénégal. L'importateur souscrit une assurance auprès d'Allianz Africa. Ce dernier souhaite se réassurer. Il doit le faire à auprès d'un réassureur local selon l'article 308 du Code CIMA. Il se réassure auprès d'Africa Ré qui va conserver un certain pourcentage du risque en question. Africa Ré peut ensuite se réassurer à l'étranger, il n'existe aucune obligation pour elle de garder le risque. Elle va donc trouver une « ré-réassurance ».

Le législateur ne ferme pas la porte à une réassurance à l'étranger, il essaye d'éviter l'excès de celui-ci. Par cette mesure, une chance veut être accordée aux réassureurs locaux. Cela leur permettrait ainsi d'accroître leur activité et par conséquent leurs chiffres d'affaires mais également d'acquérir une meilleure maîtrise technique dans le traitement des dossiers.

Ce choix du législateur de ne pas supprimer toute possibilité de réassurance à l'étranger est d'ailleurs retrouvé à l'article 3 du règlement N°005/

CIMA/PCMA/CE/2016 du 8 avril 2016⁵⁸, « *ne peuvent être cédés en réassurances à l'étranger à plus de 50% (...) Le corps de véhicules maritimes (...) responsabilité civiles véhicules maritimes* ». Nous ne traiterons pas dans le cadre de la présente étude ce genre de risques qui ne concernent pas les marchandises transportées. Il s'agit de faire une parenthèse afin de montrer que dès lors que nous sommes en présence de risques importants dont les montants en cas de sinistres peuvent atteindre des sommes astronomiques (exemple : corps de navires), le législateur sait que la prime ne peut pas être gardée en zone CIMA, puisque les acteurs locaux ne peuvent pas les assumer.

Par ailleurs, selon la valeur et le volume de la marchandise transportée, un éventuel sinistre peut coûter très cher à l'assureur et réassureur locaux. Dès lors que nous sommes en présence d'un risque important, la réassurance à l'étranger est possible même pour les marchandises transportées par le biais de ce que nous avons étudié précédemment la « ré-réassurance » et cela va se pratiquer de manière assez régulière.

Une délocalisation du risque vers l'étranger demeure donc inévitable pour les risques importants et les réassureurs locaux cèdent souvent leurs primes aux réassureurs étrangers.

Section 2 : Possibilité d'une « ré-réassurance »

La délocalisation du risque, malgré les mesures imposées par le législateur CIMA, continue d'exister notamment pour ce que nous pouvons appeler les grands risques.

⁵⁸ Voir annexe n°2 règlement N°005/ CIMA/PCMA/CE/2016 du 8 avril 2016⁵⁸.

La définition d'un grand risque est subjective mais, « *Faute de définition précise, on peut approcher la notion de grand risque de deux manières :*

– *Par la taille : les valeurs assurées sont « énormes », en tout cas bien au-delà des capacités en réassurance achetées par les compagnies du marché*

– *Par leur nature : activités à haut risque, garanties spécifiques »⁵⁹.*

Les grands groupes internationaux dans le cadre de leurs exportations et leurs activités vont mettre en place un programme international d'assurances car ils s'exposent dans le cadre de leurs activités à des risques importants. Un programme international est défini par Isabelle Crémieux et François Malan, respectivement responsable assurances chez EDF et responsable assurances chez Hermès en 2009, lors de leur présentation sur les « Programmes Internationaux d'Assurances » comme étant « *un dispositif mis en place par une entreprise internationale, composé d'une police d'assurance Master souscrite par la maison mère et déclinée à travers des polices locales* »⁶⁰. La police Master va être souscrite chez un assureur qui se trouve dans le même pays que le siège social de la société mère. Les filiales quant à elles souscrivent des polices locales chez les assureurs locaux.

Pour les filiales de la zone CIMA, des polices locales vont être mises en place. Ces polices ne reprennent pas toujours les garanties de la police Master. Des différences peuvent exister entre les deux polices concernant notamment les plafonds d'indemnisation ou bien les risques couverts. Ces différences de garanties seront couvertes par ce qui est appelée la clause DIC/DIL (« *Difference in Condition/ Difference in Limit* »)⁶¹ que nous étudierons plus en détail dans la section réservée à l'indemnisation du sinistre. Cette police locale souscrite auprès

⁵⁹ FANAF, Présentation Marsh sur « La problématique des grands risques en Afrique » du 12 février 2016 par CHEIKH BA, Directeur général d'Assur Conseil Marsh à Dakar,
http://fanaf.org/article_ressources/file/CHEIKH%20BA.pdf

⁶⁰ https://www.amrae.fr/sites/default/files/2008_10_16_ProgrammesInternationaux_C_4.pdf
Définition d'un Programme International par Amrae, Présentation sur les « Programmes internationaux d'assurances » du 16 octobre 2008 par Isabelle Crémieux et François Malan

⁶¹ Différence de condition/ Différence de Limite

d'un assureur local va être réassurée par la police Master donc par l'assureur de la société mère. Afin d'illustrer ce système, prenons l'exemple de TOTAL. Total va souscrire une police Master dans le cadre d'un programme international d'assurance chez Générali en France. Total Côte d'Ivoire, filiale de Total, doit mettre en place une police locale car il existe une obligation de police locale dans la zone CIMA. Il souscrit une police locale auprès d'Axa Côte d'Ivoire qui se réassure auprès d'un partenaire de Générali en zone CIMA qui va lui-même se réassurer auprès de Générali en France. Dans les programmes internationaux de réassurance, l'assureur de la police Master va s'occuper de la mise en place de la police locale et va veiller à ce que la police locale soit souscrite auprès d'un assureur partenaire qui se réassure lui-même auprès d'un réassureur partenaire qui va finir par céder le risque à l'assureur de la police Master. Cette pratique est appelée le « *fronting* »⁶². L'assureur de la police Master, c'est-à-dire le *fronteur*, par le biais des compagnies d'assurances et de réassurances locales partenaires va capter la réassurance de la police locale. Cette police locale sera alors dite intégrée à la police Master. La prime d'assurance versée localement va alors remonter jusqu'à l'assureur de la police Master qui se trouve à l'étranger. Il s'agit du schéma habituellement mis en place dans les programmes internationaux d'assurances pour les grands risques.

Cependant, la réassurance ne se fait pas toujours par l'assureur de la police Master. Elle peut être faite auprès d'un autre réassureur. Dans cette hypothèse, la police locale sera qualifiée de non intégrée. Ce cas de figure est très rare.

Les filiales locales peuvent également mettre en place ce qu'on appelle des polices « *Stand Alone* »⁶³. Ces polices ne font pas l'objet d'une réassurance par l'assureur de la police Master et reprennent généralement les mêmes garanties que celles prévues par cette dernière. Le fait qu'elle reprenne les mêmes conditions que cette dernière explique pourquoi elle ne fait pas l'objet d'une réassurance par

⁶² Définition du *Fronting* « Le *fronting* est un dispositif d'assurance mettant en jeu une captive de réassurance » <https://fr.wikipedia.org/wiki/Fronting>

⁶³ Police locale non réassurée par la Master

la police Master, le groupe ne va pas payer deux primes pour avoir deux fois les mêmes garanties. Dans le cas d'une police « *Stand Alone* », il n'y a pas de déplacement du risque vers l'étranger. Ces dernières sont très rares en zone CIMA. Les « *Stand Alone* » existent dans les zones où il y'a une nécessité de police locale mais que la réassurance par la police Master n'est pas jugée nécessaire car les assureurs locaux ont les fonds nécessaires pour faire face aux sinistres.

La modification de l'article 308 a eu beaucoup de conséquences sur les pratiques des réassureurs non locaux. L'article 308 obligeait avant la réforme une rétention de 25% localement sur la réassurance et cela ne posait pas de problèmes aux réassureurs étrangers qui respectaient cette règle et se contentaient de 75% du risque. La nouvelle réglementation prévoit que l'intégralité du risque doit être réassurée en zone CIMA. Néanmoins, aucune limitation n'est imposée au réassureur local comme nous l'avons vu précédemment. Depuis cette nouvelle législation, les réassureurs locaux ont un rôle de « courtier de réassurance » selon Cheikh BA⁶⁴. Ils ne sont qu'un intermédiaire entre l'assureur local et le réassureur étranger. La plupart du temps, ils vont garder 2-3% du risque puis céder le reste au réassureur qui se trouve hors de la zone CIMA alors qu'auparavant ils gardaient 25% du risques. La nouvelle réglementation n'a donc pas mis fin au « Fronting ». Elle a juste mis en place un intermédiaire de plus. Ainsi, cette nouvelle législation est parfois contournée et des failles existent. Nous pouvons penser que le législateur CIMA laisse exister ces failles de manière délibérée afin de ne pas imposer une nouvelle fois des règles trop contraignantes.

La part du risque gardée par chacun va être déterminée de manière contractuelle. Entre l'assureur local et le réassureur local, il va exister un traité de réassurance. Ce traité va déterminer la proportion du risque gardée par l'assureur principal ainsi que la part cédée au réassureur. Un traité de réassurance sera également conclu entre le réassureur local et l'éventuel réassureur étranger. Les parties sont

⁶⁴ http://fanaf.org/article_ressources/file/CHEIKH%20BA.pdf « Problématique de l'assurance des grands risques en Afrique », Terme employé par dans sa présentation Cheikh BA

contractuellement liées entre elles. Toutefois, il est important de préciser qu'aucun contrat ne lie le réassureur local à l'assuré. Ces traités prévoient également les seuils de délégation de gestion comme nous le verrons ultérieurement.

Après avoir étudié la mise en place de cette obligation de police locale dans la région CIMA, il convient de se s'intéresser à ses différentes conséquences pour l'assuré notamment en cas de sinistre mais également pour les assureurs et réassureurs locaux au niveau économique.

Deuxième Partie : Les conséquences de l'obligation d'assurance locale

La réalisation du risque couvert par le certificat d'assurance local dans la zone maritime va engendrer la procédure de la gestion de sinistre et du paiement de l'indemnisation. Le déroulement de cette procédure va nous permettre de mieux comprendre les conséquences de l'obligation d'assurance locale pour l'assuré en cas de sinistre (Titre 1). Cette exigence de domiciliation de l'assurance maritime a également des conséquences économiques pour les différentes parties au contrat d'assurance (Titre 2).

Titre 1 : La gestion de sinistre dans la zone CIMA

Selon Serge Braudo, conseiller à la cour d'Appel de Versailles, le terme sinistre « *est utilisé dans le vocabulaire juridique du droit des assurances, pour désigner toutes circonstances prévues au contrat d'assurance comme, le vol, l'incendie, le décès du souscripteur ou d'un tiers, un naufrage, ou un dégât des eaux, dont la survenance génère pour la compagnie d'assurances l'exécution de la prestation convenue* »⁶⁵. Le dossier sinistre sera géré soit par l'assureur local soit par l'assureur étranger et doit aboutir au paiement du sinistre (Chapitre 1), mais il est important de s'intéresser de manière particulière à la gestion locale d'un sinistre (Chapitre 2).

Chapitre 1 : La prise en charge et l'indemnisation du sinistre

Afin de pouvoir indemniser un sinistre, il faut au préalable déterminer qui a compétence pour traiter le dossier, ce qui peut s'avérer compliqué à faire (Section 1), puis il faudra pour l'assureur indemniser l'assuré (Section 2).

⁶⁵ Dictionnaire du droit privé, Définition proposée par Serge Braudo, <https://www.dictionnaire-juridique.com/definition/sinistre.php>

Section 1 : La difficile détermination de l'interlocuteur

La détermination de l'interlocuteur peut poser problèmes notamment lorsqu'il existe une pluralité de contrats. A qui l'assuré doit-il s'adresser lorsqu'un sinistre survient ? Il existe de nombreuses hypothèses.

La première hypothèse est celle d'une double couverture. Une « FAP Sauf » prise localement dans le pays d'importation dans la zone CIMA et d'une assurance « Tout Risques » prise à l'étranger. Cette hypothèse est valable « 9 fois sur 10 »⁶⁶ selon Etienne Frouin, directeur au sein du département Souscription chez Siaci-Saint Honoré, pour les exportateurs européens mais également pour tous les exportateurs non-Africains. Les sociétés qui exportent vers l'Afrique prennent une couverture « FAP Sauf » locale afin de satisfaire à cette obligation de police locale mais sont également assurées dans leur pays d'origine généralement par une police « Tout Risques ».

Il va donc y avoir deux polices distinctes qui vont couvrir un même transport. Par exemple, Total France veut exporter vers la Côte d'Ivoire. Il va se rapprocher de son courtier ou assureur se trouvant en France, qui va lui conseiller de mettre en place deux polices pour cette exportation, une « FAP Sauf » en Côte d'Ivoire et une police « Tout Risques » en France. En cas de sinistre, c'est bien évidemment la police « Tout Risques » qui sera activée, la police locale jouant ici le rôle du « passeport » douanier. Dans notre exemple, Total France va devoir contacter son assureur ou courtier en France qui se chargera de l'indemniser si le risque survenu est couvert par la police.

La seconde hypothèse est celle d'une police « Tout Risques » souscrite en zone CIMA. Ces polices sont souvent souscrites par les filiales des grands groupes se trouvant dans la région. L'exemple de Total peut encore être pris pour illustrer ce cas de figure. Total Africa va souscrire une police locale pour toutes ses importations. Cependant, comme nous l'avons évoqué précédemment, ces polices

⁶⁶ Entretien téléphonique

sont réassurées dans la majorité des cas par une police dite Master dans le cadre d'un programme international d'assurance. Cette police Master est souscrite auprès d'un assureur se trouvant dans le pays d'établissement de la société mère. La subtilité qui existe ici est qu'il y a un intermédiaire en plus ; le réassureur se trouvant dans la zone CIMA qui va garder une portion du risque puisqu'il existe une obligation de réassurance locale (article 308 du Code CIMA).

En cas de sinistre, l'assuré va ainsi prendre contact avec l'assureur ou le courtier local auquel il sera contractuellement lié. Ce dernier, en cas de réassurance locale, préviendra le réassureur local mais également l'assureur ou le courtier de la société mère qui a souscrit la police Master. Il va donc y avoir une cogestion du sinistre. Toutefois, comme nous le verrons ultérieurement cette cogestion n'est pas toujours obligatoire et le dossier peut être traité seul par l'assureur local.

Ainsi, le risque réalisé va déterminer la police applicable et l'interlocuteur à contacter pour l'assuré qui se chargera d'indemniser le client.

Section 2 : L'indemnisation de l'assuré

L'indemnisation par l'assureur va se réaliser dès lors que l'assuré aura apporté la preuve de sa perte. Il incombe à l'assuré de fournir la preuve de l'étendue du dommage ainsi que son montant. Pour les gros sinistres, un expert est mandaté et c'est ce dernier qui chiffre le dommage en fonction des factures fournies par le client.

En théorie, dès lors que l'événement causal du dommage est couvert par la police locale, l'assureur local est censé indemniser le client en intégralité. Cela est également valable s'il est réassuré et qu'il a cédé une partie du risque à l'étranger. Il indemnise son assuré, puis se retourne vers son réassureur afin de se faire rembourser la part du risque qu'il lui a cédé. Pour les petits sinistres, ce schéma est respecté. L'assureur locale prend en charge le sinistre. S'il est réassuré, il se retourne vers son réassureur local et se fait rembourser la proportion qu'il a cédé à

son réassureur via un bordereau. Les choses devraient se passer de la même manière pour tous les sinistres quel que soit le montant. Toutefois, comme nous l'avons évoqué de nombreuses fois, les capacités financières des compagnies africaines ne sont pas les mêmes que les autres compagnies d'assurances mondiales notamment européennes. Pour les sinistres importants, l'assureur local va d'abord réclamer les fonds aux réassureurs et ensuite indemniser l'assuré. C'est ce qui est appelé un « *Cash Claim* »⁶⁷.

Pour certains sinistres importants, les assureurs locaux peuvent refuser de payer parce qu'ils n'ont pas les fonds nécessaires. Afin de protéger leurs clients, les courtiers d'assurances étrangers ont trouvé une solution. Ils veillent à la sécurisation du paiement de l'indemnité. Les courtiers s'assurent à ce que dans les traités de réassurances, le réassureur ait la possibilité d'intervenir en cas de refus de paiement par l'assureur local. Il s'agit d'une mesure afin de lutter contre la mauvaise foi de certains assureurs locaux. Pour le courtier, il faut que l'assuré soit payé, c'est son client et il doit tout faire pour le satisfaire.

Dans le cadre des programmes internationaux mis en place par les grands groupes, les polices locales sont donc réassurées par la police dite Master. La police locale mise en place peut parfois ne pas couvrir un risque ou la couvrir partiellement. C'est là que la clause dite DIC (« *Difference In Condition* »⁶⁸) / DIL (« *Difference in Limit* »⁶⁹) contenue dans la police Master va intervenir. La clause DIC s'applique lorsqu'un risque n'est pas couvert par la police locale et la clause DIL s'applique lorsqu'il est couvert partiellement.

⁶⁷ Réclamation de fonds

⁶⁸ Différence de condition

⁶⁹ Différence de limite

Il faut alors distinguer deux situations :

- Soit la police locale en question est intégrée à la police Master ; La police Master va alors intervenir en DIC lorsqu'un événement ne sera pas couvert par la police locale. S'il est prévu dans la police Master que ce risque est couvert par la police Master, les garanties de la police Master vont s'appliquer et l'assuré sera indemnisé. La police Master peut également intervenir en DIL. Cela sera le cas lorsque les risques sont bien couverts par la police locale mais que le montant de l'indemnisation excède les garanties prévues par cette dernière. La différence sera alors prise en charge par la police Master après déduction des franchises prévues par la police locale.

- Soit la police locale n'est pas intégrée à la police Master ; En ce qui concerne l'application de la DIC, il n'y aura pas de différence par rapport à la police locale intégrée. S'il est prévu dans la police Master que ce risque est couvert par la police Master, les garanties de la police Master vont s'appliquer et l'assuré sera indemnisé. Toutefois, il y'aura une différence si la police Master intervient en DIL. La différence sera payée par la police mais sous déduction cette fois des franchises prévues par la police Master et non la police locale.

L'assureur de la police Master va donc indemniser l'assuré soit en complément du paiement réalisé par l'assureur locale soit à la place de celui-ci si le risque n'est pas couvert par la police locale. La question qui se pose alors est à qui doit être versé l'indemnité d'assurance ?

Cette question est généralement réglée par une clause concernant les conditions de règlement dans la police Master. Les parties prévoient dans la majorité des cas que les indemnités d'assurances DIC/DIL seront versés à la société mère puisque la police qui couvre le risque c'est-à-dire la police Master a été souscrite par cette dernière.

Le plus important pour le client, c'est d'être indemnisé. C'est la raison pour laquelle les réassureurs étrangers existent dans le cadre des programmes internationaux, afin que l'assuré soit sûr d'être payé.

La question du paiement de l'indemnité peut donc s'avérer très complexe.

Chapitre 2 : L'analyse de la gestion locale des sinistres

La gestion d'un sinistre par un acteur local peut présenter des avantages pour l'importateur (Section 1) mais a également de nombreux inconvénients (Section 2).

Section 1: Les avantages de la prise en charge par l'assureur local

Les assureurs de la zone CIMA sont capables, grâce aux mesures telle que le principe du « Cash Before Cover » (article 13 du Code CIMA) qui leur permettent d'avoir une meilleure solvabilité, de faire face à des sinistres de plus en plus importants. Au moment de la souscription, l'assureur va devoir vérifier s'il a la capacité financière d'assumer ou non le risque en se basant sur son activité et son chiffre d'affaire. Si l'assureur local n'a pas la possibilité d'y faire face, il peut aller chercher de la coassurance. Selon le site Assurance et Mutuelle, la coassurance « *est le partage horizontal d'un même risque entre plusieurs sociétés d'assurance, chacune étant garante de la seule partie qu'elle a acceptée de prendre en charge. Chaque société s'engage donc à prendre une quote-part (en pourcentage) du risque qu'elle décide de coassurer* »⁷⁰.

La coassurance se différencie de la réassurance. Lors de la souscription d'un contrat d'assurance, tous les coassureurs vont signer celui-ci. Il va exister un lien contractuel entre l'assuré et les coassureurs tandis qu'il n'y a aucun lien contractuel entre le réassureur et l'assuré principal. La coassurance est donc une solution afin de garder le risque dans la région CIMA puisqu'elle permet une augmentation des capacités financières.

Cette coassurance peut être trouvée soit par le courtier local, soit par l'assureur lui-même s'il n'existe pas d'intermédiaire entre l'assuré et l'assureur (exemple : un courtier). Cet assureur principal est appelé l'apériteur. L'apériteur est défini par Stéphane Van Huffel comme étant « *la personne (banquier, assureur ou*

⁷⁰ Définition de la coassurance <http://www.assurance-et-mutuelle.com/assurance/coassurance.html>

établissement) désignée pour prendre la tête d'un groupe (syndicat de banques ou d'assurances) dans le but de négocier un contrat avec l'assurée lorsque les risques encourus sont jugés trop important pour être supporté seul »⁷¹.

Cet apériteur va donc, s'il n'a pas la capacité financière d'assumer un risque, chercher des coassureurs. Ce n'est pas le rôle de l'assuré. Dans un premier temps, il est obligé de se tourner vers les coassureurs locaux, le terme local désignant ici les compagnies d'assurances d'un même pays. L'engagement de chaque coassureur sera alors au prorata du risque qu'il a pris en charge. Il n'existe pas de solidarité entre les coassureurs locaux dans la zone CIMA selon l'article 3 Règlement n°0002/CIMA/PCMA/PCE/SG/06 du 11 septembre 2006 de la CIMA.⁷² Il s'agit d'un principe que nous pouvons qualifier d'universel.

Néanmoins, le risque peut être tel que la présence des coassureurs locaux peuvent s'avérer être insuffisant. Dans cette hypothèse, l'apériteur a la possibilité de faire appel à des coassureurs communautaires, c'est-à-dire des coassureurs se trouvant dans les autres États membres de la zone CIMA. Ces coassureurs seront généralement des filiales ou bien des compagnies avec lesquelles l'apériteur a l'habitude de travailler. Le législateur CIMA va dans ce cas être très protecteur de l'assuré. En effet, une solidarité va exister entre l'apériteur et ses coassureurs communautaires. Ce principe est consacré par l'article 3 du règlement n°0002/CIMA/PCMA/PCE/SG/06 du 11 septembre 2006 de la CIMA, « *Dans leurs rapports avec l'assuré, il existe une solidarité entre l'apériteur et chacun des co-assureurs étrangers participant à la couverture du risque* ». Cette existence de solidarité peut paraître curieuse. Toutefois, elle peut s'expliquer par le fait que la coassurance se fait généralement localement, le législateur a donc autorisé à ce qu'elle puisse avoir lieu en dehors du territoire du risque mais a pris des mesures pour protéger l'assuré.

⁷¹ Stéphane Van Huffel, Conseiller en Gestion de Patrimoine, Définition de l'apériteur <https://www.net-investissement.fr/lexique/a/definition-aperiteur-492.html>

⁷² Règlement n°0002/CIMA/PCMA/PCE/SG/06 du 11 septembre 2006 en Annexe n°3

Le législateur se montre protecteur envers l'assuré car c'est l'apériteur lui-même qui va chercher les coassureurs étrangers. L'assuré ne les connaît pas. Il s'agit d'une mesure assez originale qui permet une meilleure indemnisation de l'assuré en cas de sinistre puisqu'il peut réclamer 100% de l'indemnisation à l'apériteur si les coassureurs ne sont pas solvables.

Cette obligation d'assurance locale permet également « *une célérité* » dans le traitement du dossier selon Mama Beugre⁷³ car il existe une proximité entre l'importateur et l'assureur qui se trouvent dans le même pays. L'importateur africain va également bénéficier d'avantages tel que la langue commune et va pouvoir prendre contact plus facilement avec son assureur grâce à cette proximité.

Par ailleurs, il faut rappeler que celui qui paye la prime lors de la souscription de l'assurance maritime n'est pas impérativement celui qui va subir la perte financière lors de la réalisation du risque. En effet, le paiement de la prime incombe généralement à la partie désignée par l'Incoterm. Par exemple, dans le cas d'une vente « *Cost Insurance and Freight* »⁷⁴, le paiement de la prime de l'assurance transport locale sera effectué par le vendeur. Le contrat d'assurance est souscrit par le vendeur pour le compte de l'acheteur africain. La marchandise peut subir un dommage pendant le transport maritime. La perte financière sera sur l'acheteur puisque dans une vente « *Cost Insurance and Freight* », le transfert des risques est réalisé lors du chargement sur le navire. Selon Etienne Frouin⁷⁵, certains assureurs font preuve de mauvaise foi et essayent de se décharger de leurs obligations en disant que l'assurance transport n'a pas été payée par la personne qui subit la perte financière et donc celle-ci ne peut prétendre à aucune indemnisation. L'assurance transport couvre un bien pendant le transport de celui-ci et les garanties sont alliées aux biens. L'acheteur se trouvant en zone CIMA va donc être couvert par ce certificat d'assurances souscrit localement par le vendeur étranger et il est beaucoup plus avantageux pour lui de contacter un assureur local tandis que si l'obligation de police locale n'existait pas, le vendeur aurait

⁷³ Entretien en annexe n°4

⁷⁴ Cout assurance/fret

⁷⁵ Entretien

surement souscrit une assurance dans son pays avec un assureur étranger et le traitement du dossier aurait été plus long et difficile pour l'acheteur africain se trouvant en zone CIMA.

Cependant, la gestion du dossier par un assureur local ne présente pas toujours des avantages et de nombreuses contraintes existent.

Section 2 : Une gestion difficile par l'assureur local

La présence de très bonnes compagnies d'assurances dans la région CIMA avec une excellente gestion des dossiers sinistres transport ne fait aucun doute. Malheureusement, ces compagnies ne représentent qu'une partie minoritaire des acteurs de l'assurance dans cette zone malgré l'intervention du législateur CIMA par le règlement N°007/CIMA/PCMA/CE/2016 « *Modifiant et Complétant les Articles 329-3 et 330-2 du Code des Assurances Relatifs au Capital Social des Sociétés Anonymes d'Assurances et au Fonds d'Établissement des Sociétés d'Assurances Mutuelles* »⁷⁶ afin d'encadrer la profession du métier d'assureur.

L'un des problèmes majeurs qui existe chez les assureurs de la zone CIMA est le manque de connaissance technique. En effet, toutes les mesures ont été prises afin de garder le risque sur le territoire local. Mais tant que les gestionnaires ne sauront pas comment agir en cas de sinistre, les mesures n'auront aucune utilité. Souvent lorsque nous sommes en présence d'une police locale et d'une police Master, il va exister un seuil de délégation qui va déterminer par quelle partie sera géré le sinistre. Par exemple, Total Africa a une police locale assurée par Axa Africa qui est réassurée par une police Master chez Générali en France. Les assureurs vont prévoir une franchise en dessous de laquelle tous les sinistres seront gérés seul par Axa Africa et n'auront pas besoin d'être déclarées à Générali. En théorie, Générali n'est pas censé connaître les sinistres en dessous de la franchise et n'a pas intervenir. En pratique, les choses vont se passer autrement. Selon Laurence

⁷⁶FANAF, http://fanaf.org/article_ressources/file/2016_n_01_Reglement_application_capital_social.pdf

Kobar, directrice des réclamations maritimes chez Axa, « Beaucoup de déclaration en dessous du seuil de délégation »⁷⁷ sont faites par les acteurs locaux tout simplement parce qu'ils ne savent pas comment gérer le dossier. L'assureur qui se trouve à l'étranger se trouve donc à conseiller et à guider l'assureur local alors qu'il n'a pas à le faire et un dossier qui était censé être géré rapidement et sans intermédiaire va prendre beaucoup plus de temps que prévu. L'assureur ou le courtier étranger peut même se trouver à traiter le dossier et à mettre en place une expertise. Cela s'explique par le manque d'expérience des gestionnaires qui peuvent avoir du mal à interpréter une clause complexe (exemple : clause de « *misappropriation* »⁷⁸).

L'autre problème est celui de l'indemnisation. Certains assureurs africains ne sont pas très diligents dans le règlement des sinistres. C'est l'une des raisons pour lesquelles, il existe une réassurance étrangère pour les grands risques et que la souscription d'une assurance transport sans réassurance est déconseillée par les courtiers étrangers. Il est très difficile de faire payer un assureur de la zone CIMA lorsque le montant du sinistre représente une somme importante. Celui-ci va essayer de se référer aux exclusions prévues par la police d'assurance transport. Au début des années 2010, le taux de paiements des sinistres était estimé à 34%⁷⁹ selon le site FANAF dans la zone CIMA. Toujours selon la même source, le taux de paiements des sinistres en France était estimé à 61%. Certains assureurs ne respectent pas leurs obligations vis-à-vis de leurs clients.

Enfin, une dernière difficulté existe et pas des moindres selon Etienne Frouin⁸⁰. Dans la majorité des pays de la zone CIMA, dès lors que le sinistre survient sur le territoire local, le paiement du sinistre est réalisé localement. Cela signifie que l'indemnisation est faite avec la devise locale et dans le pays concerné. Lorsque

⁷⁷ Entretien téléphonique

⁷⁸ Détournement de fonds

⁷⁹ http://fanaf.org/article_ressources/file/AG_2008_interventions_Faiblesses-actuelles-des-compagnies-assurances-zone-CIMA-par-Adolphe-OUEDRAOGO.pdf Présentation FANAF sur le thème « Faiblesses actuelles des compagnies d'assurances et moyens susceptibles d'être mobilisés pour leur consolidation pérenne » par Adolphe OUEDRAOGO

⁸⁰ Entretien

l'assuré est une petite société basée en zone CIMA, cette indemnisation ne pose pas de problème. Cependant, pour les grandes sociétés il s'agit d'une contrainte en plus. Le virement va être effectué vers les comptes de la filiale sur place et ne pourra pas être transféré vers les comptes de la société mère. Il s'agit de la volonté de certains États de contrôler la devise. Cela peut être encore plus problématique pour un particulier qui n'a pas de commerce sur place. Il va se trouver dans l'obligation d'ouvrir un compte sur place.

Cette obligation de police locale n'est pas un cadeau pour les assurés qui en plus de faire face à des démarches administratives vont subir les conséquences économiques de cette mesure mise en place en réalité que pour les acteurs locaux.

Titre 2 : Les conséquences économiques de l'obligation et solutions pour le renforcement des acteurs locaux

Cette nécessité d'assurance locale pour les facultés importées entraîne des conséquences économiques assez importantes et les réformes de 2011 (article 13 du code CIMA) ainsi que celle de 2016 (article 308) y sont pour beaucoup. Nous allons dans un premier chapitre nous intéresser aux conséquences économiques immédiates de cette obligation sur l'assuré, les assureurs et les réassureurs. Enfin, nous allons étudier la manière par laquelle les acteurs locaux peuvent se renforcer et ainsi mieux profiter de ce principe du « Non admis ».

Chapitre 1 : Des effets économiques variés

Cette obligation a été consacrée afin de développer l'activité des compagnies d'assurances locales. Par conséquent, elle profite surtout à ces dernières (Section 2) au détriment des assurés qui se voient payer des primes chères (Section 1).

Section 1 : Une exigence coûteuse pour l'assuré

Il existe dans la région une spécificité concernant l'assurance des facultés maritime et plus généralement transport. L'assurance maritime et transport fait l'objet d'une taxe dans les pays de la zone CIMA. Cette taxe n'est pas prévue par le Code CIMA mais par les législations nationales des différents États membres. Le taux de cette taxe est variable selon le pays en question. Par exemple, il est de 10% de la prime versée au Sénégal⁸¹ pour les facultés importées par voie maritime tandis que le même taux est de 5% pour le Bénin⁸². Cette taxe va être récoltée au moment de la souscription par l'apériteur qui va la reverser à l'administration.

⁸¹ Selon <http://fanaf.org/article/legislations-par-pays/senegal-90/>

⁸² Selon <http://fanaf.org/article/legislations-par-pays-18/benin-107/>

Richard Lowe, PDG d'Activa Assurances, lors de son intervention au CESAM 2013,⁸³, a fait part des problèmes que posait l'existence de cette taxe. Il s'agit d'une contrainte en plus pour les opérateurs et « *qui peut les pousser vers la fraude* » et un prétexte pour ne pas respecter l'obligation de police locale. Contrairement à l'exigence de police locale, cette volonté de taxer les assurances souscrites localement n'émane pas de la volonté des assureurs. Toujours selon Monsieur Lowe, « *les assureurs essayent de tout faire afin de faire baisser le taux de cette taxe et même de la supprimer* ».

Nous pouvons aisément comprendre les inquiétudes de Monsieur Lowe. En effet, au niveau international cette taxe n'existe pas. Elle va avoir des répercussions sur la prime payée par l'assuré. Plus le taux de la taxe sera élevé, plus la prime payée par l'assuré va augmenter puisque les assureurs vont faire répercuter la taxe sur la prime payée par l'assuré. Cette taxe vient alourdir une prime déjà conséquente pour l'assuré puisque comme nous l'avons vu précédemment, il existe également une obligation de réassurance locale depuis 2016. Cela fait donc un intermédiaire en plus pour l'assuré puisque la prime est d'abord captée par l'éventuel courtier puis par l'assureur local qui reverse une partie au réassureur local et ce dernier la reverse lui-même au réassureur étranger dans le cadre d'un programme international. Chaque intermédiaire prend une commission sur cette prime et cela fait augmenter la facture finale pour l'assuré. Plus il y'a d'intermédiaires plus la prime sera élevée.

Le montant des commissions perçues par les intermédiaires sont fixées par les textes législatifs et sont variables d'un pays à l'autre. Le taux minimum est d'environ 10% de la prime) et le taux maximum est d'environ 15% de la prime. Ces taux ne sont évidemment pas applicables aux intermédiaires étrangers. Ces taux ont dû être plafonnés car les taux appliqués par les intermédiaires locaux

⁸³ CESAM, Intervention sur le thème « code CIMA : Sécurité pour les acteurs économiques »

http://www.cesam.org/common_html/conferences/lerendezvous/2013/video/video.php?file=cima.flv&w=480&h=360&title=Fr%E9d%E9ric%20DENEFL%3Cbr%3ERosy%20BULLOCK%20-%20Claire%20HAMONIC%20-%20Anasse%20Ernest%20ASSAMOI%20-%20Richard%20LOWE%20-%20Adama%20NDIAYE

étaient beaucoup trop élevés. En effet, selon Monsieur Adolphe OUEDRAOGO, commissaire contrôleur en chef de la CRCA en 2008⁸⁴, en 2005 le taux de commission moyen était de « 30% » alors que ce même taux était de « 5% » en France la même année. Cela s'expliquait sans doute par le manque clients dont souffraient les intermédiaires locaux avant la mise en place des mesures renforçant cette obligation de police locale. Par la mise en place de ces plafonds, le législateur CIMA a pris une décision en faveur de l'assuré. Cela n'empêche pas le fait que l'obligation de police locale est tout sauf avantageux pour les assurés qui en plus de devoir s'assurer auprès d'un assureur local se retrouve à payer des primes élevées en raison de la taxe sur les assurances transports et le nombre important d'intermédiaires.

Section 2 : Une aubaine économique pour les assureurs et réassureurs locaux

En ce qui concerne les intermédiaires d'assurances comme les courtiers d'assurances, depuis la modification de l'article 541 du code CIMA par une décision du Conseil des Ministres⁸⁵, ils n'ont plus le droit d'encaisser les primes et de « *retenir le montant de leur commission sur la prime encaissée* »⁸⁶. Cette obligation ne s'applique qu'aux primes dont le montant dépasse un million Franc de la Communauté Financière Africaine (équivalent d'à peu près 1520 euros). Aucun chèque ne peut directement être adressé à l'intermédiaire en question, ni encaissé par celui-ci. En cas d'encaissement de la prime, l'article 542 du code CIMA dispose que les intermédiaires ont un délai d'un mois afin de reverser l'intégralité de la prime à l'apériteur. Une fois la prime reçue, que ce soit par le biais ou non de l'intermédiaire, les assureurs disposent également d'un mois afin de reverser la commission aux intermédiaires d'assurance selon l'article 544 du code CIMA.

⁸⁴ http://fanaf.org/article_ressources/file/AG_2008_interventions_Faiblesses-actuelles-des-compagnies-assurances-zone-CIMA-par-Adolphe-OUEDRAOGO.pdf Présentation FANAF sur le thème « Faiblesses actuelles des compagnies d'assurances et moyens susceptibles d'être mobilisés pour leur consolidation pérenne » par Adolphe OUEDRAOGO

⁸⁵ Voir le règlement en Annexe n°1

⁸⁶ Article 541 du Code CIMA

Il convient de s'interroger sur la portée de cette obligation. Est-ce qu'elle s'applique seulement aux intermédiaires locaux ou à tous les intermédiaires comme par exemple un courtier étranger ? L'article 541 ne précise pas son champ d'application géographique. Toutefois, il serait impossible de demander aux intermédiaires non locaux de respecter cette obligation. Il s'agit une nouvelle fois d'une spécificité de la zone CIMA. Selon Xavier Maucourt⁸⁷, souscripteur chez Siaci, un courtier local va encaisser la prime et retenir sa commission sur cette prime qu'il va ensuite reverser à l'assureur local. Les courtiers étrangers ne peuvent pas attendre que la commission leur soit versée par les assureurs de la zone CIMA.

Depuis la mise en place de l'obligation de police locale au début des années 2000 dans la majorité des États, le volume des primes encaissées a été multiplié par deux dans la région CIMA en 10 ans (entre 2006 et 2016) selon l'analyse de Charlotte Vigier, financière reprise par le journal Afrique la Tribune⁸⁸.

Par ailleurs, depuis la réforme de 2016 concernant la réassurance, le taux de cession aux réassureurs étrangers a fortement chuté notamment en ce qui concerne les petits risques (hors programme international d'assurances). La réforme ayant eu lieu tout récemment, il est encore tôt pour se prononcer sur ses effets économiques. Le site FINACTU a tout de même mené une étude concernant les résultats de cette réforme⁸⁹. Pour cela, les risques ont été séparés en trois catégories. Nous allons ici nous intéresser seulement à deux de ces catégories que sont « *les risques de masses (qui doivent désormais être placés localement à 100%)* »⁹⁰ (transport de marchandise de faible valeur) et « *les risques de pointe*

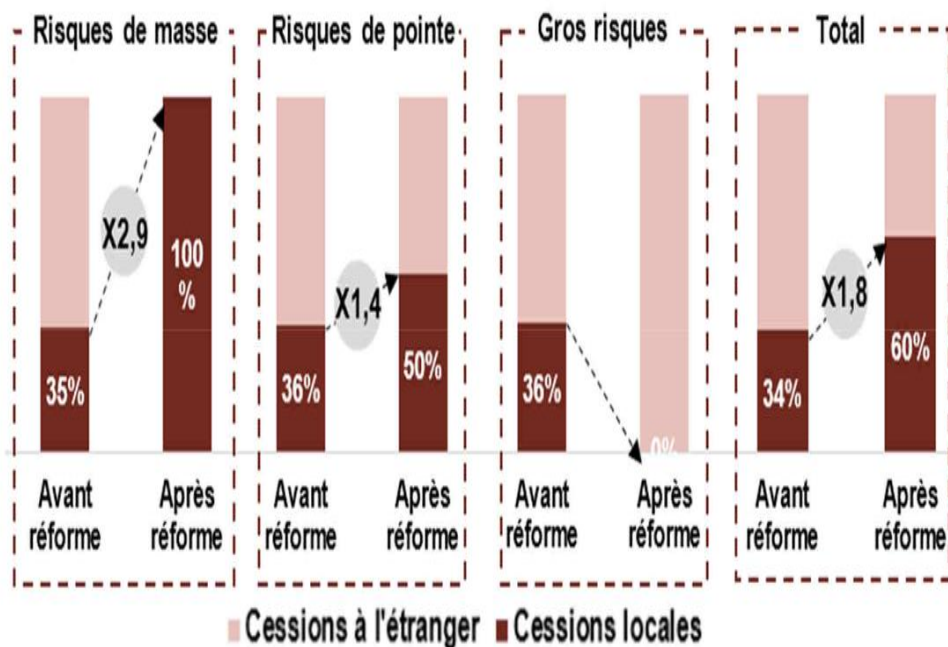
⁸⁷ Entretien

⁸⁸ Article publié par Sylvain Vidzraku, « *CIMA : les activités d'assurance s'accroissent mais les inquiétudes demeurent* » <https://afrique.latribune.fr/finances/banques-assurances/2018-03-13/cima-les-activites-d-assurance-s-accroissent-mais-les-inquietudes-demeurent-771658.html>

⁸⁹ Etude Finactu *dirigée par Géraldine MERMOUX, Directrice Générale*
« *LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA ?* » <http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunite-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html>

⁹⁰ Etude Finactu *dirigée par Géraldine MERMOUX, Directrice Générale*

(...) placés à 50% dans la zone »⁹¹ c'est-à-dire les gros risques comme les incendies. Selon cette étude, sur les risques de masse, le taux de cession dans la zone CIMA devrait tripler et passer d'un chiffre de « 33 millions » de FCFA à « 93 millions ». En ce qui concerne les risques de pointe, le taux de cession dans la zone devrait être multiplié par « 1,4 ». La troisième catégorie de risque concerne les très gros risques comme le corps des moyens de transports (exemple : navire ou avion).



Source : Finactu, « **LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA ?** »

« Ainsi, la réforme s'avère être d'une importance considérable, en injectant brutalement au moins FCFA 68 milliards de cessions supplémentaires au

« **LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA ?** » <http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunite-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html>

*bénéfice de 7 réassureurs »*⁹². Toujours selon l'étude de Finactu, le taux de rétention dans la zone CIMA devrait donc passer de 34% en 2015 à 60% en 2018.

Il faut tout de même relativiser ces chiffres. En effet, cette étude ne prend pas en compte le taux de cession aux réassureurs étrangers par les réassureurs locaux mais seulement la réassurance directe. Les réassureurs locaux n'ont pas encore la capacité pour retenir 100% de la prime dans la zone CIMA dès lors que le montant mis en jeu par le risque couvert est conséquent.

Cette mesure du « non-admis » a surtout été mis en place pour les assureurs et réassureurs. Toutefois, les acteurs locaux n'ont pas encore les moyens de profiter pleinement de ces mesures et ont besoin d'une consolidation.

⁹²Etude Finactu *dirigée par Géraldine MERMOUX, Directrice Générale*
« LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE
MARCHÉ DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA ? » <http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunit-e-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html>

Chapitre 2 : Une nécessité de consolidation pour les acteurs locaux

La création de nouvelles règles ne semble pas nécessaire afin rendre cette obligation de police locale plus fructueuse. Le législateur CIMA ainsi que les différents législateurs nationaux ont mis toutes les mesures en place afin de donner aux acteurs locaux des chances d'évolution économiques. Il appartient maintenant aux assureurs (Section 1) et aux réassureurs (Section 2) de se renforcer.

Section 1 : Les solutions pour le développement des assureurs locaux

Les assureurs doivent gagner en crédibilité auprès des chargeurs étrangers. Comme nous l'avons vu précédemment, beaucoup de souscripteurs étrangers préfèrent avoir une double assurance en ne prenant qu'une couverture « FAP Sauf » dans la région CIMA. Il faut pour l'assureur local mettre en avant les avantages d'une assurance locale telle que la proximité géographique avec l'assuré c'est-à-dire l'importateur. Les assureurs doivent également assurer une bonne gestion des sinistres. Le règlement des sinistres constitue le service après-vente pour l'assuré. Il convient donc pour les assureurs locaux de se montrer diligents et de régler les sinistres dans un délai raisonnable. Par ailleurs, pour avoir une meilleure gestion des sinistres, il serait judicieux de recruter pour les assureurs locaux des gestionnaires qualifiés et expérimentés. Cela leur coûterait plus cher mais leur permettrait de mieux traiter les dossiers et donc d'attirer plus de clients.

Il peut également être conseillé aux assureurs de revoir leur plan de gouvernance. Il s'agit d'un point qui a été retenu par Monsieur Adolphe OUEDRAOGO, commissaire contrôleur en chef de la CRCA en 2008. A cette époque, Monsieur Ouedraogo avait proposé que la CRCA prenne des mesures contre « *les sociétés sans actionnaire de référence et/ou dans lesquelles un actionnaire détiendrait à*

lui seul un pouvoir absolu de décision du fait de sa part dans le capital social »⁹³. Ainsi, la CRCA pourrait interdire le « cumul du poste de Président du Conseil d'administration et celui de Directeur Général » ou exiger la présence de quelques administrateur « indépendant » qui seraient nommé « pour leur compétence et leur connaissance du secteur des assurances ».

Monsieur Ouedraogo suggère également une obligation de formation pour les membres du conseil d'administration afin d'améliorer leur compétence et connaissance en assurance. En effet, certaines personnes deviennent membres du conseil et détiennent des parts importants dans les compagnies d'assurances par héritage et ne connaissent pas vraiment le métier d'assureur. La crédibilité des assureurs passe sans aucun doute par une bonne gouvernance.

Monsieur Ouedraogo avait proposé à cette époque d'autres solutions telles que l'augmentation du capital social exigé pour les compagnies d'assurances ou la mise en place de nouvelles règles de solvabilité pour les compagnies. Des mesures avaient été prises par le législateur du Code CIMA. Nous pourrions ainsi penser que les mesures concernant la gouvernance devraient également être prises très prochainement.

Il faudrait également pour les assureurs de la zone CIMA se faire connaître auprès des exportateurs étrangers afin que ces derniers choisissent de se tourner vers eux. Les compagnies devraient sans doute revoir leurs méthodes de communication. En effet, les assureurs africains restent méconnus auprès des entreprises étrangères. Cela peut passer notamment par des partenariats avec les assureurs étrangers, des publicités...

⁹³ Présentation sur le thème « Faiblesses actuelles des compagnies d'assurances et moyens susceptibles d'être mobilisés pour leur consolidation pérenne » par Adolphe OUEDRAOGO sur le site de la FANAF

http://fanaf.org/article_ressources/file/AG_2008_interventions_Faiblesses-actuelles-des-compagnies-assurances-zone-CIMA-par-Adolphe-OUEDRAOGO.pdf

Section 2 : Les réassureurs également visés

Selon l'étude Finactu de 2017 concernant la réforme « de l'article 308 du Code CIMA »⁹⁴, deux conditions sont nécessaires aux réassureurs locaux afin de profiter pleinement de la réforme. La première est d'augmenter leur capital social. Les réassureurs ont atteint la limite de « leur capacité de rétention »⁹⁵. Afin de pouvoir augmenter cette capacité, ils ont besoin de nouveaux investisseurs qui leur permettrait d'augmenter leur capital social. Le problème est que pour que le rendement des réassureurs est africain est faible et cela ne pousse pas les compagnies d'assurances mondiales à investir dans ces compagnies.

Toujours selon cette étude concernant la réforme « de l'article 308 du Code CIMA », pour améliorer leur rendement les compagnies doivent développer leur expertise technique. Qu'entend-t-on par expertise technique ?

« L'expertise technique d'un réassureur repose sur 2 activités clés :

- *En aval, un travail permanent sur les bases de données «sinistres », afin de conduire une « surveillance du portefeuille », en exploitant les informations sur les sinistres. (...)*

- *En amont, instaurer une véritable sélection des risques via une « politique de souscription » rigoureuse et évolutive, tenant compte des conclusions de l'étape aval »⁹⁶*

⁹⁴ Etude Finactu dirigée par Géraldine MERMOUX, Directrice Générale
« LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA
<http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunite-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html>

⁹⁵ Etude Finactu dirigée par Géraldine MERMOUX, Directrice Générale
« LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA
<http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunite-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html>

⁹⁶ Etude Finactu dirigée par Géraldine MERMOUX, Directrice Générale
« LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA

Cela signifie que les réassureurs devraient mieux choisir les risques qu'ils décident de réassureur et qu'ils doivent mieux les gérer. Le problème est une nouvelle fois le même que les assureurs. Il s'agit d'un problème de compétence et de gouvernance. Un meilleur choix dans le recrutement permettrait une meilleure expertise technique. Il s'agit d'un point également retenu par Madame Laurence Kobar⁹⁷, directrice des réclamations maritimes chez Axa, les réassureurs doivent recruter des personnes compétentes, expérimentées mais également des personnes qui ont une expérience à l'étranger car le transport maritime implique des acteurs internationaux afin de profiter pleinement des mesures instaurées par le code CIMA.

<http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunit-e-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html>

⁹⁷ Entretien téléphonique

Conclusion

Pour rappel, l'objectif de l'étude était de s'interroger sur l'efficacité de l'obligation de police locale des marchandises importées par voie maritime dans la zone CIMA, que ce soit pour les assureurs et réassureurs locaux mais également pour l'assuré. Pour cela, une analyse sur la mise en place de cette exigence a été effectuée ainsi que sur le déroulement de la souscription du contrat d'assurance et son exécution qui engendre des conséquences économiques pour les différentes parties.

Cette obligation est donc une obligation législative particulière qui débouche elle-même sur d'autres obligations cette fois-ci communautaires prévues par le code CIMA (obligation de réassurance locale, paiement des primes à l'avance). Toutes ces règles ont permis un enrichissement des acteurs locaux mais ne permettent encore de lutter efficacement contre la fuite des primes qui était l'objectif principal de cette obligation. Tant que les acteurs locaux n'auront pas la capacité, financière ou technique, de faire face aux gros risques, la prime payée par l'assuré ne restera pas intégralement dans la zone CIMA. C'est aussi pour cela que la pratique du « Fronting » de manière indirecte est encore autorisée, les États sont obligés de fermer les yeux en raison de l'incapacité des assureurs et réassureurs locaux d'assumer les gros risques. L'efficacité de cette obligation ne sera pleine que lorsque les compagnies de la zone CIMA pourront faire face à ce genre de risque.

Nous pourrions également nous poser la question suivante : avec la mise en place de mesures de plus en plus contraignantes, les pays de la CIMA ne risquent-ils pas de voir chuter le volume des importations vers leur territoire ? Cette exigence est une contrainte économique et administrative pour l'assuré qui doit mettre en place une police locale auprès d'un assureur local. L'existence en elle-même de cette mesure n'est pas un frein pour le développement du commerce. Ce qui l'est en revanche, ce sont toutes les règles prises au niveau communautaire telles que la

réassurance locale obligatoire ou le principe du « *Cash before cover* »⁹⁸. En effet, cette obligation existe depuis plusieurs années dans les pays d'Amérique du Sud comme le Brésil et en Asie et n'a pas empêché le développement de ces derniers car son application est plus souple qu'en zone CIMA. Selon Xavier Maucourt⁹⁹, « Les règles en zone CIMA sont trop protectionnistes et constituent un frein aux échanges commerciaux » ce sont encore des démarches supplémentaires pour l'importateur qui ont un coût.

Nous sommes aujourd'hui dans un monde où il y'a de plus en plus de libertés et de moins en moins de contraintes en matière commerciale. Par exemple, dans un pays comme Singapour, qui est en voie de devenir une puissance mondiale, il n'y aucune mesure protectionniste. Il n'y aucune obligation concernant l'assurance des marchandises importées, ni la réassurance. C'est l'une des raisons qui pousse les exportateurs à développer leurs échanges avec le Singapour.

Les mesures prises afin de permettre aux acteurs locaux de l'assurance de se renforcer produiront-elles l'effet inverse et mettront-elles en péril le développement économique de ce « nouvel Eldorado »¹⁰⁰ qu'est l'Afrique ? Seul l'avenir nous le dira...

⁹⁸ Paiement avant couverture

⁹⁹ Entretien

¹⁰⁰ Sebastien Hervieu, « Comment l'Afrique est devenue un nouvel Eldorado », Challenges https://www.challenges.fr/monde/afrique/comment-l-afrique-est-devenue-un-nouvel-eldorado_34132

Bibliographie

I) Manuels et revues

ERNEST ASSAMOI ANASSE, « *Assurance maritime et transports dans les pays de la CIMA, les assurance facultés : aspects juridiques et techniques* » publié chez Frat-Mat Éditions

JEAN-CLAUDE NGBWA, secrétaire générale de la CIMA, 2014 « *La Finance Africaine en Mutation, L'expérience d'un régulateur multinational de l'assurance : la CIMA* », La Revue d'Économie Financière p.261-278
<https://www.cairn.info/revue-d-economie-financiere-2014-4-page-261.htm>

YVES DE MESTIER et JACQUES LE PAPE, 1994 « *L'assurance dans la zone franc* », La revue d'Économie financière p.223

Code CIMA

Loi 83-47 du 18 février 1983 Sénégal

Décret 2007-479 du 16 mai 2007 Côte d'Ivoire

Décret n°99-79 du 12 février 1999 Béninois

II) Articles

NEPHTHALI LESSANH LEDY, Forte croissance de l'activité d'assurances sur fond de réformes en zone CIMA »
<https://www.financialafrik.com/2018/03/12/forte-croissance-de-lactivite-dassurances-sur-fond-de-reformes-en-zone-cima/>

Journal 27Avril, Article « Afrique : Taux de pénétration de l'assurance dans la zone CIMA inférieur à 1% du PIB »
<http://www.27avril.com/blog/affaires/economie/le-taux-de-penetration-de-lassurance-dans-la-zone-cima-inferieur-a-1-du-pib>

Etienne Berrier, article du journal L'Antenne, « La piraterie poursuit sa progression dans le golfe de Guinée » https://www.lantenne.com/La-piraterie-poursuit-sa-progression-dans-le-golfe-de-Guinee_a42332.html

Ambèternifa Crépin SOMDA, article « CODE CIMA : article 13 au cœur des échanges » publié sur le site BURKINA PME PMI
<http://burkinapmepmi.com/spip.php?article6534>

Article portant sur les résultats de l'Afrique Ré sur le site d'Atlas Magazine
<https://www.atlas-mag.net/article/afrika-re-chiffre-d-affaires-en-hausse-de-26-au-premier-trimestre-2018>

Article publié par Sylvain Vidzraku, « *CIMA : les activités d'assurance s'accroissent mais les inquiétudes demeurent* » sur le site de la Tribune
<https://afrique.latribune.fr/finances/banques-assurances/2018-03-13/cima-les-activites-d-assurance-s-accroissent-mais-les-inquietudes-demeurent-771658.html>

Sebastien Hervieu, « Comment l'Afrique est devenue un nouvel Eldorado », Challenges https://www.challenges.fr/monde/afrique/comment-l-afrique-est-devenue-un-nouvel-eldorado_34132

III) Sites internet

Transport et Logistique de France <https://www.e-tlf.com/dossiers-tlf/chiffres-cles/>

L'Antenne, Définition du contrat d'assurance maritime
https://www.lantenne.com/Le-contrat-d-assurance-maritime_a14475.html

CIMA, site officiel <http://www.cima-afrique.org/pg.php?caller=cima>

Banque Mondiale, <https://www.banquemonde.org/fr>

Perspective Monde,
<http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMImportExportPays?codePays=CIV>

AMRAE,
Présentation Janvier 2009 sur « L'assurance transport en Afrique, problématiques actuelles »

http://www.amrae.net/sites/default/files/2009_01_AssuranceTransportAfrique_Amrae_C_7.pdf ,

Présentation « Se développer sur le continent Africain :quelles sont les clefs de la réussite ? »

https://www.amrae.fr/sites/default/files/udr/2014_02_AtelierC7Afrique_Amrae_C.pdf

Présentation sur les « Programmes internationaux d'assurances » du 16 octobre 2008 par Isabelle Crémieux et Francois Malan

https://www.amrae.fr/sites/default/files/2008_10_16_ProgrammesInternationaux_C_4.pdf

Site d'Assuresco, Exporter vers l'Afrique : Et les assurances ?

<http://assuresco.canalblog.com/archives/2012/05/14/24257171.html>

Guichet Unique pour le Commerce Extérieur <https://guce.gouv.ci/ruling-center>

CESAM, Intervention sur le thème « code CIMA : Sécurité pour les acteurs économiques »

http://www.cesam.org/common_html/conferences/lerendezvous/2013/video/video.php?file=cima.flv&w=480&h=360&title=Fr%E9d%E9ric%20DENEFLER%3Cbr%3ERosy%20BULLOCK%20-%20Claire%20HAMONIC%20-%20Anasse%20Ernest%20ASSAMOI%20-%20Richard%20LOWE%20-%20Adama%20NDIAYE

MATAF, définition de la prime d'assurance,

<https://www.mataf.net/fr/edu/glossaire/prime-d-assurance>

EDITIONS TISSOT, définition du fait du prince, <https://www.editions-tissot.fr/droit-travail/dictionnaire-droit-travail-definition.aspx?idDef=287&definition=Fait+du+prince>

Glossaire International, Définition Police d'abonnement

<https://www.glossaire-international.com/pages/tous-les-termes/police-d-abonnement.html>

APREF, Association des professionnels de la réassurance en France,

https://www.apref.org/sites/default/files/espacedocumentaire/le_petit_glossaire_de_la_reassurance.pdf Définition de la réassurance

Etude Finactu dirigée par Géraldine MERMOUX, Directrice Générale

« LA REFORME DE L'ARTICLE 308 DU CODE CIMA : UNE OPPORTUNITE POUR LE MARCHE DE LA REASSURANCE DE L'ESPACE CIMA

<http://docplayer.fr/60115959-La-reforme-de-l-article-308-du-code-cima-une-opportunite-pour-le-marche-de-la-reassurance-de-l-espace-cima.html>

FANAF : <http://fanaf.org/> et

- Présentation Marsh sur « La problématique des grands risques en Afrique » du 12 février 2016 par CHEIKH BA, Directeur général d'Assur Conseil Marsh à Dakar,
- Présentation sur le thème « Faiblesses actuelles des compagnies d'assurances et moyens susceptibles d'être mobilisés pour leur consolidation pérenne » par Adolphe OUEDRAOGO

http://fanaf.org/article_ressources/file/AG_2008_interventions_Faiblesses-actuelles-des-compagnies-assurances-zone-CIMA-par-Adolphe-OUEDRAOGO.pdf

Wikipédia, Définition du Fronting <https://fr.wikipedia.org/wiki/Fronting>

Dictionnaire du droit privé, définition d'un sinistre par Serge Braudo, conseiller à la cour d'Appel de Versailles, <https://www.dictionnaire-juridique.com/definition/sinistre.php>

Assurance et Mutuelle, Définition de la coassurance, <http://www.assurance-et-mutuelle.com/assurance/coassurance.html>

Net Investissement, Stéphane Van Huffel, Conseiller en Gestion de Patrimoine, Définition de l'apériteur <https://www.net-investissement.fr/lexique/a/definition-aperiteur-492.html>

Droit Afrique , <http://www.droit-afrique.com>

Access to insurance initiative, présentation sur « Mesurer le développement de l'assurance au-delà du taux de pénétration de l'assurance » https://a2ii.org/sites/default/files/reports/21._consultation_call_fr_web.pdf

IV) Entretiens

ETIENNE FROUIN, directeur souscription département transport chez Siaci Saint-Honoré

XAVIER MAUCOURT, souscripteur département transport chez Siaci Saint-Honoré

LAURENCE KOBAR, directrice des réclamations maritimes chez Axa

MAMA BEUGRE, responsable Transports chez Sunu Assurances IARD en Côte d'Ivoire

NATACHA DUPUY, gestionnaire sinistre chez Siaci Saint-Honoré

GRACE KAMIDI , gestionnaire sinistre chez Siaci Saint-Honoré

Table des matières

Introduction.....	p.6
<u>Partie 1 : La mise en place de la domiciliation de l'assurance maritime.....</u>	<u>p.13</u>
Titre 1 : Le cadre juridique de l'obligation.....	p.13
Chapitre 1 : Les règles applicables.....	p.13
Section 1 :Le législateur national comme décisionnaire.....	p.14
Section 2 : Le choix du législateur national : l'exemple du Bénin.....	p.15
Chapitre 2 : Les mesures incitatives.....	p.19
Section 1 : Le certificat d'assurance, un document douanier.....	p.19
Section 2 : Les sanctions en cas de fraude ou de non-respect de l'obligation..	p.22
Titre 2 : La souscription de l'assurance maritime.....	p.25
Chapitre 1 : La prime d'assurance.....	p.25
Section 1 : La détermination de la « juste prime ».....	p.25
Section 2 : Le paiement de la prime, l'obligation de l'assuré.....	p.29
Chapitre 2 : L'inévitable délocalisation du risque vers l'étranger.....	p.32
Section 1 : La lutte contre la fuite des primes : l'exigence d'une réassurance locale.....	p.32
Section 2 : Possibilité d'une « ré-réassurance ».....	p.35

<u>Partie 2 : Les conséquences de l'obligation d'assurance locale.....</u>	<u>p.40</u>
Titre 1 : La gestion de sinistre dans la zone CIMA.....	p.40
Chapitre 1 : La prise en charge et l'indemnisation du sinistre.....	p.40
Section 1 : La difficile détermination de l'interlocuteur	p.41
Section 2 : L'indemnisation de l'assuré	p.42
Chapitre 2 : L'analyse de la gestion locale des sinistres.....	p.46
Section 1 : Les avantages de la prise en charge par l'assureur local	p.46
Section 2 : Une gestion difficile par l'assureur local.....	p.49
Titre 2 : Les conséquences économiques de l'obligation et solutions pour le renforcement des acteurs locaux.....	p.52
Chapitre 1 : Des effets économiques variés.....	p.52
Section 1 : Une exigence couteuse pour l'assuré	p.52
Section 2 : Une aubaine économique pour les assureurs et réassureurs locaux..	p.54
Chapitre 2 : Une nécessité de consolidation pour les acteurs locaux.....	p.58
Section 1 : Les solutions pour le développement des assureurs locaux.....	p.58
Section 2 : Les réassureurs également visés.....	p.60
Conclusion.....	p.62

Table des annexes

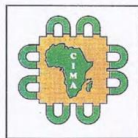
Annexe 1 : Règlement du conseil des Ministres du 11 avril 2011

Annexe 2 : Règlement N°005/CIMA/PCMA/CE/2016 du 8 avril 2016

Annexe 3 : Règlement n°0002/CIMA/PCMA/PCE/SG/06 du 11 septembre 2006

Annexe 4 : Interview de Mme Mama Beugre, responsable Transports chez Sunu Assurances IARD en Côte d'Ivoire

Annexe 1 : Règlement du conseil des Ministres du 11 avril 2011



C I M A

CONFERENCE INTERAFRICAINNE
DES MARCHES D'ASSURANCES

CONSEIL DES MINISTRES DES
ASSURANCES

REGLEMENT N° 0001/CIMA/PCMA/PCE/2011
MODIFIANT ET COMPLETANT LE CODE DES ASSURANCES DES ETATS MEMBRES DE LA CIMA.

LE CONSEIL DES MINISTRES

Vu le Traité instituant une Organisation intégrée de l'Industrie des Assurances dans les Etats africains notamment en ses articles 6, 39, 40, 41 et 42 ;

Vu le communiqué final du Conseil des Ministres du 11 avril 2011 ;

Vu le compte rendu des travaux du Comité des Experts de la Conférence Inter-Africaine des Marchés d'Assurances (CIMA) du 09 avril 2011 ;

Vu le compte rendu des travaux du Comité de réflexion CIMA-FANAF sur les modifications de l'article 13 du code des assurances ;

Vu le compte rendu de la réunion CIMA-FANAF-FIAC des 03 et 04 mars 2011 sur les modifications de l'article 13 du code des assurances

Après avis du Comité des Experts ;

DECIDE

Article 1^{er} : le code des assurances est modifié et complété par les dispositions suivantes :

LIVRE I : LE CONTRAT

TITRE I : REGLES COMMUNES AUX ASSURANCES DE DOMMAGES NON MARITIMES ET AUX ASSURANCES DE PERSONNES

CHAPITRE III : OBLIGATION DE L'ASSUREUR ET DE L'ASSURE

Article 8

Mentions du contrat d'assurance

Les polices d'assurance doivent indiquer :

- les noms et domiciles des parties contractantes ;
- la chose ou la personne assurée ;
- la nature des risques garantis ;
- le moment à partir duquel le risque est garanti et la durée de cette garantie ;
- le montant de cette garantie ;
- la prime ou la cotisation de l'assurance **et ses conditions de paiement** ;
- les conditions de la tacite reconduction, si elle est stipulée ;



- les cas et conditions de prorogation ou de résiliation du contrat ou de cessation de ses effets ;
- les obligations de l'assuré, à la souscription du contrat et éventuellement en cours de contrat, en ce qui concerne la déclaration du risque et la déclaration des autres assurances couvrant les mêmes risques ;
- les conditions et modalités de la déclaration à faire en cas de sinistre ;
- le délai dans lequel les indemnités sont payées ;
- pour les assurances autres que les assurances contre les risques de responsabilité, la procédure et les principes relatifs à l'estimation des dommages en vue de la détermination du montant de l'indemnité ;
- la prescription des actions dérivant du contrat d'assurance ;
- les formes de résiliation ainsi que le délai de préavis.

Les clauses des polices édictant des nullités, des déchéances, des résiliations de plein droit ou des exclusions ne sont valables que si elles sont mentionnées en caractères très apparents.

Les polices des sociétés d'assurance mutuelles doivent constater la remise à l'adhérent du texte entier des statuts de la société.

Article 13

Paiement de la prime

La prime est payable au domicile de l'assureur ou de l'intermédiaire dans les conditions prévues à l'article 541.

La prise d'effet du contrat est subordonnée au paiement de la prime par le souscripteur.

Il est interdit aux entreprises d'assurance, sous peine des sanctions prévues à l'article 312, de souscrire un contrat d'assurance dont la prime n'est pas payée ou de renouveler un contrat d'assurance dont la prime n'a pas été payée.

Par dérogation au principe énoncé aux alinéas précédents, un délai maximum de paiement de soixante jours à compter de la date de prise d'effet ou de renouvellement du contrat peut être accordé au souscripteur, pour les risques dont la prime du contrat excède quatre-vingt fois le SMIG annuel du pays de localisation à l'exception des contrats des branches automobile, maladie et marchandises transportées.

Toutefois, le souscripteur devra signer un engagement express à payer la prime du contrat avant l'expiration du délai prévu. Lorsque l'engagement express de payer la prime est matérialisé par un effet de commerce, le terme maximum stipulé ne peut excéder le délai de 60 jours ci-dessus.

A défaut de paiement de la prime dans le délai convenu, le contrat est résilié de plein droit. La portion de prime courue reste acquise à l'assureur, sans préjudice des éventuels frais de poursuite et de recouvrement.

Les dispositions des alinéas 2 à 6 ne s'appliquent pas aux risques de l'Etat et de ses démembrements pour lesquels des délais de paiement de primes pourraient être accordés dans les conditions définies par la Commission Régionale de Contrôle des Assurances.

Les dispositions des alinéas 2 à 7 du présent article ne sont pas applicables aux assurances sur la vie.



Article 13-1 (Nouveau)

Chèques et effets impayés

Lorsqu'un chèque ou un effet remis en paiement de la prime revient impayé, l'assuré est mis en demeure de régulariser le paiement dans un délai de huit jours ouvrés à compter de la réception de l'acte ou de la lettre de mise de demeure. A l'expiration de ce délai, si la régularisation n'est pas effectuée, le contrat est résilié de plein droit.

La portion de prime courue reste acquise à l'assureur, sans préjudice des éventuels frais de poursuite et de recouvrement.

Article 13-2 (Nouveau)

Coassurance

Dans le cas de coassurance à quittance unique, l'apéruteur doit reverser les parts de prime dues aux autres coassureurs dans un délai de quinze jours à compter de la réception du paiement de la prime ou portion de prime.

Les primes dues par l'apéruteur et non reversées aux autres coassureurs produisent intérêt de plein droit au double du taux d'escompte dans la limite du taux de l'usure à compter de l'expiration du délai de reversement stipulé à l'alinéa précédent.

Article 14

Avis d'échéance

Pour les contrats à tacite reconduction, à chaque échéance de prime, l'assureur est tenu d'aviser à la dernière adresse connue, au moins quarante cinq jours à l'avance, l'assuré, ou la personne chargée du paiement des primes, de la date d'échéance et du montant dont il est redevable.

Cet avis matérialisé par une lettre avec accusé de réception ou décharge devra rappeler que le contrat sera résilié de plein droit si la prime de renouvellement n'est pas payée dans les délais prévus à l'article 13.

LIVRE II : LES ASSURANCES OBLIGATOIRES

TITRE I : L'ASSURANCE DES VEHICULES TERRESTRES A MOTEUR ET DE LEURS REMORQUES ET SEMI REMORQUES

CHAPITRE II : ETENDUE DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE

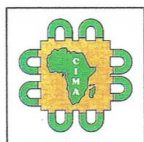
Article 210

Exceptions inopposables aux tiers

Ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit :

- 1° la limitation de garantie prévue à l'article 209, sauf dans le cas où le sinistre n'ayant causé que des dégâts matériels, le montant de ceux-ci n'excède pas la somme fixée par arrêté du Ministre en charge du secteur des assurances ;
- 2° les déchéances ;
- 3° la réduction de l'indemnité applicable conformément à l'article 19 ;
- 4° les exclusions de garanties prévues aux articles 207 et 208 ;

Annexe 2 : Règlement N°005/CIMA/PCMA/CE/2016 du 8 avril 2016



C I M A

CONFÉRENCE INTERAFRICAINNE
DES MARCHÉS D'ASSURANCES

SECRETARIAT GENERAL

REGLEMENT D'APPLICATION N° ~~005~~ **01** /R/CIMA/SG/IN/LBB/2017

PORTANT MISE EN ŒUVRE DU REGLEMENT N° 005/CIMA/PCMA/CE/2016 DU 08 AVRIL 2016

MODIFIANT ET COMPLETANT LES DISPOSITIONS DE L'ARTICLE 308 DU CODE DES ASSURANCES

PORTANT ASSURANCE DIRECTE A L'ETRANGER AINSI QUE SES INTERPRETATIONS

LE SECRETAIRE GENERAL DE LA CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES,

VU le Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les Etats africains, notamment en ses articles 31 et 39 ;

VU le Règlement n° 005/CIMA/PCMA/CE/2016 du 08 avril 2016 modifiant et complétant les dispositions de l'article 308 du code des assurances portant assurance directe à l'étranger ;

VU le compte rendu des travaux du Comité des experts de la CIMA du 20 au 29 septembre 2017 ;

VU le communiqué final du Conseil des ministres du 29 septembre 2016 ;

VU le communiqué final du Conseil des ministres du 04 octobre 2017;

Afin d'uniformiser l'application des dispositions de l'article 308 du code des assurances.

ARRETE :

Article 1^{er} : Il est interdit de souscrire une assurance directe, d'un risque concernant une personne, un bien ou une responsabilité, situé sur le territoire d'un Etat membre auprès d'une entreprise qui ne se serait pas conformée aux prescriptions de l'article 326.

Toutes les dérogations préalablement accordées par les Ministres prennent fin et les sociétés bénéficiaires disposent d'un délai d'un (01) an et au plus tard le 28 septembre 2017 pour se conformer.

Article 2 : Ne peuvent en aucun cas être cédés en réassurance à l'étranger les risques des branches 1 (Accidents), 2 (Maladie), 3 (Corps de véhicules terrestres autres que ferroviaires), 7 (Marchandises transportées), 10 (Responsabilité civile véhicules terrestres automoteurs), 20 (Vie, Décès), 21 (Assurances liées à des fonds d'investissement), 22 (Opérations Tontinières), 23 (Capitalisation) de l'article 328.

Toutes les dérogations préalablement accordées par les Ministres prennent fin et les sociétés bénéficiaires disposent d'un délai d'un (01) an et au plus tard le 28 septembre 2017 pour se conformer.

S'agissant de l'assurance vie, toute cession à l'étranger est interdite. Les actifs représentatifs des engagements antérieurement placés hors de la zone CIMA doivent être rapatriés.

Article 3 : Peuvent être cédés en réassurance à l'étranger à plus de 50% sans aucune procédure spéciale les risques des branches 4 (corps de véhicules ferroviaires), 5 (corps de véhicules aériens), 6 (corps de véhicules maritimes, lacustres et fluviaux), 11 (responsabilité civile de véhicules aériens), 12 (responsabilité civile véhicules maritimes, lacustres et fluviaux) du fait de leur spécificité.



CONFÉRENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHÉS D'ASSURANCES

Article 4 : Les autres risques que ceux mentionnés aux articles 2 et 3 ne peuvent être cédés à plus de 50% hors zone CIMA que sur autorisation du Ministre en charge du secteur des assurances. Dans ce cas, l'entreprise d'assurance doit prouver que les risques assurés sont exceptionnels de par leur nature et leur complexité et que les sociétés de réassurance habilitées à exercer dans la zone CIMA notamment celles ayant leur siège social dans un Etat membre de la CIMA ou qui exercent à partir d'une succursale, d'un bureau de souscription, de représentation ou de liaison régulièrement établi sur le territoire d'un Etat membre ont exprimé leur incapacité à assurer le risque.

La dérogation accordée dans ce cas dépendra de l'analyse des informations produites par la société d'assurance. Ces informations doivent être crédibles, précises et suffisamment justifiées par l'entreprise d'assurances avec une description du profil du risque.

Article 5 : Les sociétés d'assurances, de réassurance et les courtiers d'assurance sont tenus de transmettre au Secrétariat Général de la CIMA et aux Directions nationales des assurances la fiche de déclaration trimestrielle des affaires placées en réassurance facultative, en retro spécifique et dans les traités FACOB et FACILITY jointe en annexe du présent Règlement d'application.

Les rétrocessions spécifiques sont des cessions facultatives entre réassureurs. Quant à la réassurance facultative obligatoire (FAC-OB), c'est l'opération par laquelle la cédante conclut un traité avec ses réassureurs, traités dans lesquels la cédante peut céder les risques qu'elle veut aux réassureurs qui sont obligés de les accepter.

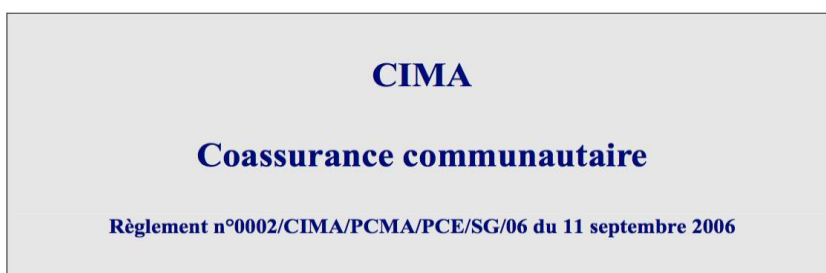
Les traités facility sont des traités proposant des capacités automatiques supplémentaires, en complément des traités de base au titre desquels les assureurs cèdent des polices dont les capitaux assurés peuvent dépasser la capacité de réassurance dudit traité de base.

Article 6 : Le présent Règlement d'application prend effet à compter de la date de sa signature.

Fait à Libreville, le **18 DEC. 2017**

Le Secrétaire Général

**Annexe 3 : Règlement n°0002/CIMA/PCMA/PCE/SG/06 du 11 septembre
2006**



[NB - Règlement n°0002/CIMA/PCMA/PCE/SG/06 du 11 septembre 2006 abrogeant et remplaçant le Règlement n°004/CIMA/PCMA/PCE/SG/04 portant mise en place d'une coassurance communautaire dans les États membres de la CIMA]

Titre 1 - Dispositions générales

Art.1.- Champ d'application

1) Le présent règlement s'applique aux opérations de coassurance communautaire visées à l'article 2 et portant sur les risques suivants :

- a) corps de véhicules ferroviaires, aériens, maritimes, lacustres et fluviaux ainsi que la responsabilité civile afférente auxdits véhicules ;
- b) transports de marchandises inter-étatiques et responsabilité civile des transporteurs ;
- c) crédit et caution, lorsque le souscripteur exerce à titre professionnel une activité industrielle, commerciale ou libérale, à condition que le risque se rapporte à cette activité ;
- d) incendie, autres dommages aux biens, responsabilité civile générale et pertes pécuniaires diverses ;
- e) contrats de prévoyance décès groupe et individuel ;
- f) risques pétroliers, miniers et forestiers ;
- g) les risques nouveaux nécessitant une coassurance communautaire pour leur couverture.

Toutefois, pour ces derniers risques, une autorisation préalable de la Direction Nationale des Assurances de l'État sur le territoire duquel le risque est situé, doit être requise pour un placement en coassurance communautaire.

2) Le présent règlement concerne les risques visés au paragraphe 1 ci-dessus qui, de par leur nature ou leur importance, nécessitent la participation de plusieurs assureurs pour leur garantie.

Ces risques ne peuvent faire l'objet d'une coassurance communautaire qu'après avoir intéressé suffisamment les sociétés d'assurances agréées pour exercer dans le pays de Localisation du risque.

A cet effet, les marchés locaux et les Directions Nationales des Assurances devraient définir des critères objectifs permettant d'apprécier le caractère suffisant de l'intéressement local.

3) On entend par pays de situation du risque :

- a) l'État où les biens sont situés, lorsque l'assurance est relative à des immeubles et à leur contenu, dans la mesure où ce dernier est couvert par la même police ;
- b) l'État d'immatriculation, lorsque l'assurance est relative à des véhicules de toute nature ;
- c) l'État où a été souscrit le contrat, s'il s'agit d'un contrat d'une durée inférieure ou égale à quatre mois, relatif à des risques encourus au cours d'un déplacement quelle que soit la branche dont ceux-ci relèvent ;
- d) dans tous les autres cas, l'État dans lequel le souscripteur a sa résidence principale ou, s'il s'agit d'une personne morale, l'État où se situe l'établissement de cette personne morale auquel le contrat se rapporte ou, celui dans lequel la personne morale a son siège social et fait élection de domicile.

Art.2.- Opérations concernées

1) Les seules opérations de coassurance communautaire visées par le présent règlement sont celles qui répondent aux conditions suivantes :

- a) le risque au sens de l'article 1 paragraphe 1 est couvert au moyen d'un contrat unique, moyennant une prime globale et pour une même durée par plusieurs entreprises d'assurances, ci-après dénommées « coassureurs » dont un est l'apéríteur ;
- b) ce risque est situé à l'intérieur de la Zone CIMA ;
- c) l'apéríteur est agréé, conformément à l'article 326 du Code des assurances, pour exercer les opérations d'assurances dans le pays de situation du risque ;
- d) au moins un des coassureurs participe à la couverture du risque par son siège social ou par une agence ou succursale établis dans un État membre autre que celui de l'apéríteur ;
- e) l'apéríteur assume pleinement le rôle qui lui revient dans la pratique de la coassurance et, en particulier, détermine les conditions d'assurances et de tarification.

2) Les opérations de coassurance qui ne répondent pas aux conditions du paragraphe 1 du présent article ou qui portent sur des risques autres que ceux énumérés à l'article 1 demeurent soumises aux dispositions du Code des assurances existant au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement.

Art.3.- Solidarité entre l'apéríteur et les coassureurs étrangers

Dans leurs rapports avec l'assuré, il existe une solidarité entre l'apéríteur et chacun des coassureurs étrangers participant à la couverture du risque.

Toutefois, les relations entre l'apéríteur et les autres co-assureurs situés sur le territoire du risque restent régies par les dispositions de l'article 3 du Code des assurances relatives à l'absence de solidarité entre les coassureurs locaux.

Art.4.- Faculté de participation

La faculté de participer à une opération de coassurance communautaire, pour les entreprises ayant leur siège social dans un État membre de la CIMA et qui sont agréées pour exercer dans la branche dont relève le risque, ne peut être subordonnée à d'autres dispositions que celles du présent règlement.

Art.5.- Obligation d'informations

La société d'assurance apéríteur doit communiquer à la Direction Nationale des Assurances de son État, toutes les informations relatives à un risque placé en coassurance communautaire, notamment celles se rapportant à la prime et aux capitaux garantis ainsi que la liste des coassureurs et la quote-part de chacun d'entre eux dans la couverture du risque.

Ces informations doivent être communiquées dans un délai de trente jours à compter de la date de prise d'effet du contrat.

Pour chaque risque placé en coassurance communautaire, l'apéríteur doit apporter la preuve que le marché local a été suffisamment intéressé.

En cas d'infraction à la présente disposition, la société s'expose aux sanctions énumérées à l'article 312 du Code des assurances et à des amendes pouvant aller de 5 à 25 % de la prime d'assurance.

Art.6.- Courtier gestionnaire

Les seuls intermédiaires, courtier ou agent général, habilités pour présenter des risques faisant l'objet d'une coassurance communautaire sont ceux du pays de localisation du risque. Ils peuvent néanmoins, sous réserve du respect des dispositions du présent règlement, placer la coassurance auprès de sociétés dans les États membres dans lesquels ils ne sont pas agréés.

Toutefois, ces intermédiaires ont la faculté de s'adjoindre dans les pays autres que celui de la situation des risques de mandataires dûment agréés pour la présentation des opérations d'assurances.

Titre 2 - Conditions et modalités de la coassurance communautaire

Art.7.- Représentation des provisions techniques

1) Le montant des provisions techniques relatives à des risques couverts en coassurance communautaire est déterminé par les différents coassureurs suivant les règles fixées aux articles 334 et suivants du Code des assurances. Toutefois, la provision pour sinistres à payer à constituer par chaque coassureur est au moins égale au montant résultant de l'application de sa quote-part dans la couverture du risque à la provision globale déterminée par l'apéríteur.

Annexe 4 : Interview de Mme Mama Beugre, responsable Transports chez
Sunu Assurances IARD en Côte d'Ivoire

-Dans le contexte juridique actuel de la zone Cima pour l'assurance des facultés maritime à l'importation, votre société rencontre-t-elle des difficultés particulières ? Si oui, lesquelles ?

En ce qui concerne l'application de la clause de domiciliation des marchandises à l'importation nous avons rencontré des difficultés notamment des fraudes à l'application.

Pour corriger ces insuffisances, le décret n° 2007-479 DU 16 Mai 2007 a renforcé l'application de l'obligation de la domiciliation.

- Avez-vous des attentes particulières du point de vue juridique ou fiscal qui permettraient de faciliter et/ou développer votre activité transport ?

-Quels sont pour vous les avantages pour l'assuré de souscrire une assurance locale ? Et pour les assureurs ?

Du point de vue juridique et fiscale L'Etat a mis à la disposition des compagnies assurance une plateforme dénommée guichet unique du commerce extérieur (GUCE) qui centralise l'édition de tous les certificats d'assurance maritime et aérien. Le GUCE permet aux opérateurs (à partir de leur compte contribuable) qui participent au commerce et au transport de communiquer des informations et documents normalisés en un seul point afin de satisfaire toutes les formalités requises en cas d'importation, d'exportation et de transit. Le numéro de compte contribuable est obtenu auprès de la direction générale des impôts et est unique par entreprise. C'est aussi ce numéro qui est utilisé pour le dédouanement.

L'assuré a intérêt à prendre une assurance locale pour éviter toutes les tracasseries administratives. Pour les assureurs il y a des avantages économiques

-Quel est le taux de fraude ? Le contrôle effectué par la douane est-il suffisant ?

Nous ne possédons pas de données. Le GUCE aide la douane efficacement.

-Pourquoi ne pas imposer une couverture « Tout risques » lors d'une importation plutôt que le « FAP Sauf » ? Existe-t-il des contraintes juridiques à cela ?

Certainement pour ne pas que la domiciliation soit trop contraignante pour les importateurs qui peuvent s'ils trouvent insuffisante la couverture « FAP SAUF » prendre la « TOUS RISQUES ».

