



CONFERENCE INTERAFRAICAIN DES MARCHES D'ASSURANCES
(CIMA)



INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
(IIA)

B.P : 1575 YAOUNDE – Tél : (237) 22 20 71 52 – FAX : (237) 22 20 71 51

E-mail : iiac@cameroun.com

Site web. <http://www.iiacameroun.com>



Mémoire Professionnel

Thème :

**ESSAI D'AJUSTEMENT DES PRIMES D'ASSURANCES FACULTES AUX
IMPORTATIONS SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS**

Stage effectué du 03 Août au 30 Octobre 2020 à NSIA ASSURANCES CAMEROUN

Rédigé par :

ABANDA BELECK Paul Siracide

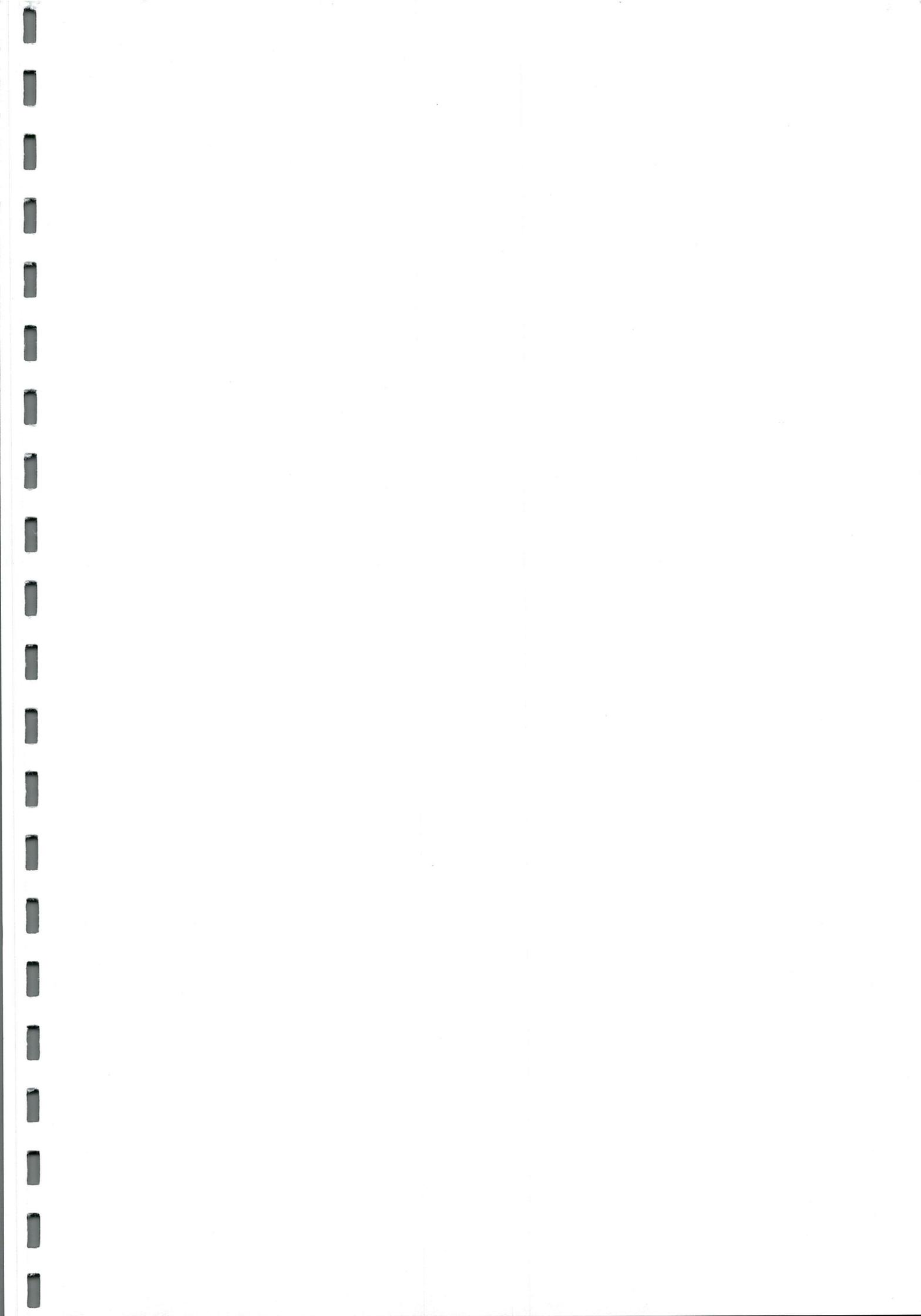
En vue de l'obtention du diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisés en Assurance

Sous l'encadrement de :

Madame NGAPNA Mansiera

Chef de Département Transport NSIA ASSURANCES CAMEROUN

NOVEMBRE 2020



DEDICACE

*Tous les mots ne sauraient exprimer l'amour,
La gratitude, le respect, la reconnaissance...*

Aussi, c'est tout simplement que

Je dédie ce travail :

A la mémoire de mes défunts Parents

ABANDA à NDEM & BELECK à GBANG Henriette

Aucune dédicace ne saurait exprimer mon respect, mon amour et ma considération pour les sacrifices que vous avez consenti pour mon éducation, mon instruction et mon bien être.

J'aurais tant aimé que vous soyez présents.

A mes chers et adorables Frères et Sœurs

Abonas, Master, André, Gertrude, Elie, Pierre

Puissiez-vous trouver en ce travail, l'expression de toute ma reconnaissance et ma considération.

A ma chère Compagne et mon cher Fils

Linda Tarcille & J. O. Nathaniel

Ces personnes qui comptent énormément pour moi, et pour qui je porte beaucoup de tendresse et d'amour. Je ne vous remercierai jamais assez pour votre amabilité, votre générosité et vos encouragements.

Ce travail est le fruit de vos encouragements et de votre soutien inconditionnel.

REMERCIEMENTS

Ce travail est le fruit d'un ensemble d'efforts, de soutiens, d'accompagnements et de critiques de nombreuses personnes auxquelles nous tenons à exprimer notre gratitude.

Nous témoignons toute notre reconnaissance à :

- Madame Esther TIAKO, Directeur Général de NSIA Assurances pour nous avoir permis d'effectuer ce stage académique au sein de ladite structure ;
- Monsieur Roger SIEWE NGANJUI, Directeur Général de GHANA-Ré et président de la commission maritime et transport de l'ASAC, pour les orientations et les conseils fournis dans le cadre ce travail ;
- Monsieur Guy Florent NLOM, Directeur Technique de NSIA Assurances, pour tous les conseils et les orientations fournis dans le cadre de notre stage et dans la rédaction de ce travail;
- Madame Mansiera NGAPNA, notre encadreur, Chef du Département Transport à NSIA Assurances et vice-présidente de la commission maritime et transport de l'ASAC, qui malgré ses diverses occupations, nous a encadré avec ardeur ;
- Mademoiselle Sandrine MATANG, Rédactrice Transport de NSIA Assurances, pour son encadrement, ses conseils et aussi pour tous ses enseignements ;
- Le corps administratif et enseignant de l'IIA, pour tout l'encadrement pédagogique reçu tout au long de notre parcours ;
- Tous mes camarades de la 14^{ième} et de la 24^{ième} promotion des filières MSTa et DESSA, pour tout le soutien accordé ;
- Tout le personnel de NSIA Assurances, notamment celui de la technique et du sinistre, pour l'accueil, la convivialité et surtout la disponibilité dont il a fait preuve ;
- Les stagiaires techniciens et comptables avec qui nous avons effectué le stage, pour leur collaboration et leurs apports dans la convivialité de ce stage ;
- MM. Alex NGUELBE, Roméo NGOUMELA, Collins FOUATIA, Linda J. MAFO SIGNE, Axel NGAMBONO, Patrick FOKA, Cédrik TAMBA GASSA pour tous les échanges effectués à propos des enseignements acquis tout au long de notre formation ;
- Monsieur Ibrahim MAKANG OTTOCK, pour la motivation et la belle humeur qu'il a créé durant tout notre séjour dans la ville de Douala ;
- Toutes personnes qui de près ou de loin, ont su apporter leur contribution à la production de ce document.

SIGLES ET ABBREVIATIONS

ADC	Aéroport du Cameroun
AMRAE	Association pour le Management des Risques et des Assurances de l'Entreprise
APE	Accords de Partenariats Economiques
APN	Autorité Portuaire Nationale du Cameroun
ASAC	Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun
BESC	Bordereau Electronique de Suivi des Cargaisons
BM	Banque Mondiale
CAF	Coût Assurance et Fret
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
CIMA	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
CNCC	Conseil National des Chargeurs du Cameroun
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
DAMVN	Direction des Affaires Maritimes et des Voies Navigables
DGD	Direction Générale des Douanes
FFSA	Fédération Française des Sociétés d'Assurances
FOB	Free On Board
GUCE	Guichet Unique des Opérations du commerce extérieur
IIA	Institut International des Assurances
INS	Institut National de la Statistique
IUMI	International Union of Marine Insurance
MINCOMMERCE	Ministère du Commerce
MINEFI	Ministère des Finances
MINTRANSPORT	Ministère des Transports
NSIA	Nouvelle Société Interafricaine d'Assurance
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires
OMAO	Observatoire Régionale des Transports Maritimes
OMC	Organisation Mondiale du commerce
OMI	Organisation Maritime Internationale
PAD	Port Autonome de Douala
PAK	Port Autonome de Kribi
UE	Union Européenne

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Montant des importations et des exportations entre 2005 et 2017 (en milliards de F CFA).....	23
Tableau 2 : Chiffre d'affaires (en millions de F CFA) de la branche transport entre 2005 et 2017.....	26
Tableau 3 : Estimation des écarts sur le chiffre d'affaire (en millions de FCFA) entre 2005 et 2017.....	32

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique 1 : Evolution du montant des importations entre 2005 et 2017.....	24
Graphique 2 : Evolution du montant des exportations entre 2005 et 2017.....	25
Graphique 3 : Evolution du chiffre d'affaire de la branche transport entre 2005 et 2017	27
Graphique 4 : Evolution estimée du chiffre d'affaires de l'assurance transport sur facultés entre 2005 et 2017	28
Graphique 5 : Evolution croisée des primes sur facultés à l'import et les importations entre 2005 et 2017	29
Graphique 6 : Evolution du taux de croissance des importations entre 2005 et 2017	30
Graphique 7 : Ecart observés sur les primes entre 2005 et 2017.....	31
Graphique 8 : Evolution de la dématérialisation des opérations du Commerce Extérieur entre 2007 et 2016	32
Graphique 9 : Estimation du taux de prime moyen entre 2005 et 2017.....	33
Graphique 10 : Evolution des sinistres maritimes entre 2008 et 2017.....	34

AVANT-PROPOS

L'Institut International des Assurances (IIA) est une institution de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA), chargée de la formation des cadres en Assurances. Cette formation s'effectue suivant différentes filières d'études à savoir : le cycle de formation des Cadres Supérieurs Spécialisés d'Assurance (CESA), le cycle du Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées des Assurances (DESSA), le cycle de Maîtrise en Sciences et Techniques d'Assurance (MSTA), le cycle du Diplôme d'Agent d'Assurance (DTA) et le Diplôme d'Agent Technicien d'Assurance (DATA).

Le cycle du Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées des Assurances forme, sur une période de deux (02) ans, des cadres qui acquièrent des pratiques et des connaissances, leur donnant des aptitudes à la gestion des portefeuilles d'Assurances. Cette formation est close par un stage professionnel d'une durée moyenne de six (06) mois qui donnera lieu à la rédaction d'un mémoire faisant l'objet d'une soutenance publique devant un jury.

C'est dans cette optique que nous avons effectué un stage dans la Compagnie d'Assurances NSIA ASSURANCES au Cameroun, pour la période allant du 03 août 2020 au 31 octobre 2020.

Ayant été affecté à la Direction Technique plus précisément au Département Transport, le thème de travail qui a été retenu s'intitule : «**Essai d'ajustement des primes d'assurances facultés aux importations sur le marché camerounais**». Ce mémoire vise à apporter aux Compagnies d'assurances, notamment à NSIA ASSURANCES qui a en son sein un Département Transport, une vue sur l'appréciation moyenne qu'ont les Assureurs sur les risques afférents au transport des facultés à l'importation. A terme, cette étude met en évidence l'importance des opportunités qu'offre encore aujourd'hui le marché de l'Assurance transport sur la couverture des facultés à l'importation.

RESUME

La présente étude s'interroge sur l'absence de concordances qui s'observe à travers la tendance régressive des primes d'assurances/facultés à l'importation et la tendance progressive des importations qui constituent l'assiette de calcul de cette prime. Fondée sur l'obligation d'assurance des facultés à l'importation et sur la technique de calcul de la prime d'assurance, il est question de mettre en évidence cette discordance, d'identifier les causes, d'évaluer les conséquences et de proposer des solutions pratiques pour y remédier. La recherche d'une réponse à cette problématique correspond à un essai d'ajustement de la tendance évolutive des primes d'assurances /facultés à celles des importations sur le marché camerounais.

Nous disposons des données sur les importations tirées des annuaires statistiques de l'Institut National de la Statistique (INS), des données sur le chiffre d'affaires de la branche Transport tirées des rapports annuels du marché publié par l'Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun (ASAC) et des données relatives à l'indice des prix à la consommation tirée des statistiques de la Banque Mondiale (BM). Il s'agit d'une analyse descriptive et comparative effectuée sur les chiffres du Commerce Extérieur et le chiffre d'affaires de la branche transport, observées sur la période allant de 2005 à 2017.

Globalement, les primes d'assurance/facultés ont une tendance moyenne décroissante, contrairement aux importations qui gardent une tendance croissante. Cette situation entraîne des fuites relativement importantes de chiffre d'affaires traduisant un manque à gagner réalisé par les Assureurs sur la période. Les causes identifiées et non limitatives s'étendent de la perception qu'ont les Assurés sur ce produit d'assurance, aux effets pervers de la concurrence sur les prix, en passant par le relâchement de l'application de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation. Face à ces difficultés le marché a su prendre des mesures pour se prémunir contre ces défaillances. Les initiatives les plus en vue relèvent de l'uniformisation du certificat d'assurance et de la dématérialisation des opérations du Commerce Extérieur. Mais, cette étude montre que la solution principale doit se concevoir autour de la solidarité des Assureurs Transports, de la sensibilisation des Assurés-souscripteurs sur le véritable rôle de cette assurance et sur l'intérêt du régulateur du marché (l'Etat) qui gagnerait à favoriser le strict respect de la loi en vigueur.

Mots clés : *Ajustement, Assurance/facultés, Importations.*

ABSTRACT

This study examines the lack of concordance that can be observed through the regressive trend in insurance premiums / faculties and the progressive trend in imports which constitute the basis for calculating this premium in the context of imports. Based on the compulsory insurance of import faculties and on the insurance premium calculation technique, it is a question of highlighting this discrepancy, identifying the explanatory elements (causes), assessing the effects (loss or leakage of turnover) and to propose elements of practical solutions for adjustment. The search for an answer to this problem corresponds to an attempt to adjust the evolutionary trend of insurance premiums / faculties to those imports on the Cameroonian market.

To conduct this study, we have data on imports taken from the statistical directories of the National Institute of Statistics (INS), data on the turnover of the Transport branch taken from the annual market reports published by the Association of Insurance Companies of Cameroon (ASAC) and data relating to the consumer price index taken from World Bank (WB) statistics. This is a descriptive analysis carried out on these different data, observed over the period from 2005 to 2017.

It emerges that the insurance premiums/faculties have a decreasing average trend, unlike imports which keep an increasing average trend. This situation is the subject of particular attention in this study because the related insurance premium is only a proportion (premium rate) of the value of imports, especially since this insurance coverage is subject to a legal obligation. Several hypotheses emerge in this regard. This situation leads to relatively large leaks in turnover, reflecting a loss of earnings realized by the insurers over the period. Several causes are identified and range from the Insured's perception of the insurance products subject to the perverse effects of price competition (insurance premiums), including the relaxation of the application of the compulsory insurance of the faculties on import. Faced with these difficulties, the market has been able to take measures to protect itself against these failures. The most prominent initiatives relate to the standardization of the insurance certificate and the dematerialization of Foreign Trade operations. However, this study shows that the main solution is designed around the solidarity of Transport Insurers, the awareness of Policy holders-underwriters on the real role

of this insurance and on the interest of the market regulator (the State) which would benefit from promote strict compliance with the law in force.

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE	1
Partie I : GENERALITES SUR L'ASSURANCE TRANSPORT	5
CHAPITRE I: HISTORIQUE, FONDEMENT ET ENCADREMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORT	6
I. L'OPERATION DE TRANSPORT	6
II. L'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORT	9
CHAPITRE II: RISQUES INHERENTS AU TRANSPORT	12
I. RISQUES COMMUNS DU TRANSPORT	12
II. LES RISQUES PARTICULIERS DU TRANSPORT	14
Partie II : AJUSTEMENT DES PRIMES D'ASSURANCES FACULTES AUX IMPORTATIONS SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS	16
CHAPITRE III: CONTEXTE DE L'ASSURANCE TRANSPORT DES FACULTES SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS	17
I. HISTORIQUE DE L'ASSURANCE TRANSPORT DES FACULTES SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS	17
II. QUELQUES TRAVAUX MENEES SUR L'ASSURANCE TRANSPORT AU CAMEROUN.....	20
III. ETAT ACTUEL DE LA COUVERTURE DE L'ASSURANCE TRANSPORT DES FACULTES SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS	21
CHAPITRE IV: AJUSTEMENT DES PRIMES FACULTES AUX IMPORTATIONS	23
I. ANALYSE DE L'EVOLUTION DES CHIFFRES DU COMMERCE EXTERIEUR : IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS.....	23
II. ANALYSE DE L'EVOLUTION DES CHIFFRES DE LA BRANCHE TRANSPORT : ASSURANCE SUR FACULTES.....	25
III. INADEQUATION DES TENDANCES SUR LES IMPORTATIONS ET LES CHIFFRES DE L'ASSURANCE SUR FACULTES : PERSPECTIVES ET OPPORTUNITES.....	28
LIMITES ET RECOMMANDATIONS	38
CONCLUSION	41

INTRODUCTION GENERALE

1. Contexte et justification

La décision de couvrir un risque par l'assurance émane de la concrétisation d'un ensemble d'opérations qui vise à s'assurer de la validité d'un certain nombre de critères. Il s'agit de l'homogénéité, de l'indépendance et de l'effectif des risques couverts permettant l'application de la loi des grands nombres. La taille du portefeuille, la fréquence de la sinistralité, le montant des dommages y résultant, constituent quelques-uns des éléments sur lesquels reposent ces critères. Ils représentent aussi des indicateurs pour l'Assureur, lui permettant d'anticiper sur le coût du risque et par conséquent de fixer le niveau de la prime correspondante. Le suivi des statistiques de sinistralité apparaît indispensable pour l'Assureur qui évolue dans un contexte à la fois aléatoire et concurrentiel où l'information constitue une véritable mine d'or.

Malgré l'existence de quelques particularités qui lui sont propres, la couverture des risques transport, notamment celle des facultés n'échappe pas à cette commodité de la technique d'assurance.

En zone CIMA, tout comme à l'échelle mondiale, une partie non négligeable (60%¹) du chiffre d'affaires de l'Assurance Transport résulte de la couverture des facultés transportées et plus particulièrement celles à l'importation qui revêtent un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient².

Au Cameroun en particulier, cette obligation est établie par la Loi N° 75/14 du 8 décembre 1975, son Décret N° 79/334 du 6 août 1976 et son Arrêté N° 102/MINEFI/MINEP du 27 avril 1977³. Les implications de ces textes sont immédiates dans la mesure où ils offrent des opportunités d'affaires certaines et croissantes aux Assureurs notamment avec l'évolution du montant des importations qui garde une tendance moyenne croissante⁴ sur la période allant de 2005 à 2017. Néanmoins, l'actualité du marché ne semble pas conforter cette idée car, différentes mesures ne cessent d'être envisagées afin de garantir une meilleure couverture de

¹ Rapports annuels de l'IUMI.

² Article 278 du code CIMA.

³ <https://www.cesam.org/fr/reseau/country/country.php?mode=query&country=28>; consulté le 12/09/2020 à 12h12.

⁴ Annuaire Statistique du Cameroun, INS Cameroun (2017), page 352.

l'ensemble des facultés importées⁵. Cela nous amène à nous interroger sur l'ensemble des processus mis en œuvre pour garantir la couverture des facultés à l'importation. Il est question d'analyser l'évolution du chiffre d'affaires de cette couverture d'assurance corrélativement aux opportunités qu'offre le marché quant à l'obligation d'Assurance, de mettre en évidence les écarts potentiels qui pourraient émerger de la comparaison entre la progression du chiffre d'affaires de l'assurance des facultés à l'importation et celle du montant des importations correspondantes. Ces analyses sont à l'initiative de cette étude qui vise aussi à capter l'appréciation qu'ont les Assureurs du marché au sujet des risques relatifs à l'Assurance des facultés à l'importation.

2. Problématique

La branche Transport, ne pouvant pas faire l'objet d'un véritable encadrement par le Code des assurances de la zone CIMA, est régie par les législations nationales des différents pays membres. D'un pays à un autre, le risque « transport des facultés » fait l'objet ou pas d'une obligation d'assurance à l'importation telle que c'est le cas au Cameroun. La question de sa mise en œuvre et de son suivi a fait l'objet de plusieurs travaux et études sur le marché. Cependant, cette riche littérature contraste avec la rareté des études relatives à l'analyse de l'évolution corrélatrice entre le chiffre d'affaires de l'assurance des facultés à l'importation et le montant des importations. Par ailleurs, l'assiette de primes collectées sur ladite couverture d'assurance est la valeur des marchandises transportées qui, agrégée sur une année ou un exercice, correspond au montant des importations. Il se pose donc un problème d'efficacité dans le suivi du chiffre d'affaires des assurances y afférentes. Dans le contexte actuel de réforme et d'amélioration de la couverture des facultés, la question posée est celle de savoir si l'évolution du chiffre d'affaires de l'assurance des facultés à l'importation cadre avec celle des importations ? Autrement dit :

- quelle est l'évolution des chiffres du Commerce Extérieur (importations, exportations) ?
- quelle est l'évolution du chiffre d'affaires de l'Assurance transport des facultés ?
- l'évolution du chiffre d'affaires de l'Assurance transport des facultés cadre-t-elle avec celles des chiffres du Commerce Extérieur ?
- observe-t-on des écarts ? Si oui, quels en sont les causes et le cas échéant les opportunités de chiffres d'affaires qu'ils traduisent ?

⁵ Magazine, Assurances et Sécurité n° 039 Février 2017.

- quelles solutions envisagées pour permettre aux Assureurs de désormais capter les affaires qui leurs ont échappé durant ces dernières années ?

3. Objectifs et Hypothèses

3.1. Objectifs

L'objectif global de cette étude est de mener une analyse croisée de séries chronologiques entre l'évolution du chiffre d'affaires de l'assurance des facultés et l'évolution des chiffres du Commerce Extérieur. Et pour cela, il sera question de :

- décrire l'évolution du chiffre d'affaires lié à l'assurance des facultés ;
- décrire l'évolution des importations et exportations sur le marché camerounais ;
- faire une analyse comparative entre l'évolution de l'Assurance des facultés ;
- mettre en œuvre un indicateur permettant d'avoir une vue sur l'appréciation du risque lié au transport des facultés ;
- ressortir le cas échéant les potentielles pertes de chiffre d'affaires sur ladite couverture ;
- proposer quelques idées et axes de réflexion susceptibles de permettre le recouvrement de ces affaires perdues ;
- mettre en évidence différentes opportunités sur la commercialisation dudit produit d'Assurance.

3.2. Hypothèses de recherche

Cette étude s'intéresse aux aspects quantitatifs de la technique d'assurance. Pour la conduire, nous formulons, sur la base des faits observés sur le marché, les hypothèses de recherche suivantes :

H1 : il existe des déphasages entre l'évolution du chiffre d'affaires de l'Assurance transport des facultés à l'importation et l'évolution des importations ;

H2 : l'appréciation des risques transport liés à la couverture des facultés à l'import s'améliore au fil des années.

Ces affirmations constituent des probables éléments de réponses au problème soulevé par ce travail.

4. Méthodologie

Les hypothèses formulées ci-dessus seront éprouvées tout au long de notre analyse grâce aux données collectées auprès de différents organismes. Il s'agit des données statistiques sur le Commerce Extérieur, tirées des annuaires statistiques publiés par l'Institut National de la

Statistique ; des données techniques de l'Assurance, tirées des rapports annuels sur le marché, publiés par l'Association des Sociétés d'Assurance du Cameroun ; des données sur l'indice des prix à la consommation, tirées des publications de la Banque Mondiale ; et des données technique de l'Assurance à l'échelle mondiale, tirées des publications de l'International Union of Marine Insurance, de l'Organisation Mondiale du Commerce, de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances et du Comité des Assureurs Maritimes et Transports.

Pour atteindre nos objectifs et vérifier nos hypothèses, nous procéderons à une analyse descriptive des séries temporelles obtenues sur les chiffres de l'Assurance Transport et du Commerce Extérieur sur la période allant de 2005 à 2017. Puis, nous effectuerons des comparaisons sur les tendances observées afin d'en ressortir des éventuels écarts. Enfin, nous définirons un indicateur simpliste permettant de capter l'appréciation générale du risque transport lié à la couverture des facultés à l'importation.

5. Intérêt de l'étude

La réalisation d'une telle étude permettra de mettre en évidence le potentiel manque à gagner des Assureurs sur la branche transport notamment sur la couverture des facultés à l'importation. Elle aboutira à la mise en œuvre d'un indicateur permettant de capter l'appréciation qu'ont les Assureurs sur les risques y afférents. De plus, quelques niches d'opportunités d'affaires pourront également y émaner notamment dans le but d'améliorer les solutions que le marché a déjà envisagées. Ainsi, à travers ce travail, les Assureurs pourront obtenir des outils leurs permettant de suivre de près, leurs activités quant à la couverture des facultés à l'importation.

6. Plan de l'étude

Ce document est structuré en deux grandes parties, subdivisées en chapitres. La première partie expose sur les généralités de l'Assurance Transport. Celle-ci présente l'historique, le fondement et l'encadrement juridique de l'Assurance Transport, la revue de la littérature sur les risques transport. La seconde partie expose sur l'inadéquation des tendances entre le chiffre d'affaires de l'Assurance transport sur facultés et le montant des importations. Dans un premier temps, elle donne un aperçu sur le contexte de l'Assurance transport sur le marché camerounais. Et dans un second temps, elle identifie et met en évidence les perspectives et opportunités qui résultent de la discordance qui existe entre les chiffres du Commerce

Extérieur et le chiffre d'affaires de la branche transport liées à la couverture des facultés à l'importation.

Partie I : GENERALITES SUR L'ASSURANCE TRANSPORT

CHAPITRE I: HISTORIQUE, FONDEMENT ET ENCADREMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORT

Pour poser les jalons de cette étude, il importe pour nous de définir et de clarifier les différents concepts liés à notre thème de travail. Dans ce chapitre, nous présentons en premier lieu, une description historique de l'opération de transport et des différents encadrements juridiques actuels dont elle fait l'objet. Et en second lieu, nous exposons sur l'historique et les fondements théoriques de l'Assurance transport.

I. L'OPERATION DE TRANSPORT

Le mot « Transport », diversement perçu dans la littérature, renvoie à une idée de déplacement des biens, d'informations, d'énergies et/ou des personnes d'un point à un autre par le biais d'un réseau et/ou un engin qualifié de moyen de transport. Dans le cadre de cette étude, le transport est pris au sens de déplacement d'une chose ou d'une personne par un professionnel ayant la maîtrise de l'opération contre rémunération. Considéré comme tel, le transport fait l'objet d'un encadrement juridique puisqu'il entraîne la naissance d'obligations entre les principaux intervenants que sont le transporteur, l'expéditeur des marchandises et le passager. On distingue alors le transport terrestre (routier et ferroviaire), le transport aérien et le transport maritime, fluvial et lacustre qui font l'objet de conventions nationales, bilatérales, communautaires, régionales et voir internationales.

I.1 Transport ferroviaire

Le transport ferroviaire vise à acheminer les biens et les personnes par voie ferrée. Il s'agit donc d'utiliser le chemin de fer pour transporter les marchandises et les individus d'un lieu à un autre. Les moyens de transport couramment utilisés pour la circonstance sont constitués par les trains, les téléphériques, les tramways, les télécabines, les métros etc. Aussi, le transport ferroviaire est géré par un ensemble d'acteurs souvent institutionnels ou du secteur privé. Il s'agit des gestionnaires des infrastructures du réseau ferroviaire (lignes, gares, installations...), les tractionnaires ferroviaires (prestataire de service de traction de wagons sur réseau ferroviaire), les loueurs de wagons (entreprises spécialisées dans la location des wagons) et les opérateurs ferroviaires de proximité (Oudani Moustapha, 2016). Le transport ferroviaire international est organisé par la convention de Berne (1980) qui a été modifiée par

le protocole de Vilnius (1999). Le transport ferroviaire fait aussi l'objet d'une réglementation au niveau national comme c'est le cas au Cameroun avec la définition des textes régissant l'activité du transport ferroviaire.

I.2. Transport routier

Le transport routier est organisé par la réglementation nationale, les conventions bilatérales (le transit des marchandises Cameroun-Tchad, le transit des marchandises Cameroun-RCA), les conventions communautaires (le code communautaire de la route, la convention sur le transport routier des marchandises dangereuses, les conditions d'exercice de la profession routier inter Etats, et la convention inter Etats des transports routiers de marchandises diverses), les conventions régionales (Acte uniforme OHADA relatif aux contrats transport de marchandise par route) et les conventions internationales (la convention de Genève sur le contrat de transport de marchandise par route et sur le transit international routier). Le transport routier reste le mode de transport terrestre le plus usité au Cameroun. Il consiste en l'usage de la route pour déplacer les biens et les personnes d'un lieu à un autre. Les moyens de transport sont généralement les camions et les véhicules utilitaires légers.

I.3 Transport maritime

Le transport maritime est organisé par les règles édictées par la convention de Bruxelles et la convention de Hambourg. C'est un mode de transport massif qui représente plus de 80% des échanges de marchandises dans le monde entier (Oudani Moustapha, 2016). L'usage de la voie maritime s'est amplifié avec la délocalisation des unités de production dans un contexte économique de spécialisation des firmes, restant ainsi un élément fondamental dans le commerce international. Son développement a fait émerger plusieurs corps de métier tels que : les armateurs, les affréteurs, les opérateurs de terminal à conteneur, les transitaires, les chargeurs... Ce mode de transport repose sur l'infrastructure portuaire, les terminaux à conteneurs, les moyens de transport que sont les navires et, les autorités de contrôle et surveillance de l'espace maritime qui assurent la sécurité du trafic. L'adhésion du Cameroun à la convention de Hambourg s'est faite le 21 octobre 1993 et s'y soumet en conséquence au respect des règles édictées par celle-ci.

I.4 Transport aérien

Le transport aérien s'effectuant principalement à l'échelle internationale fait l'objet d'un encadrement juridique international. Il est régi par les règles édictées par la convention de

Varsovie. Celle-ci a d'ailleurs connue quelques modifications au fil des années avec le développement du transport aérien et des parties qui y interviennent. Ainsi, le 28 mai 1999 voit naître la convention de Montréal pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Cette convention est signée par le Cameroun le 27 septembre 2001 suivi de son adhésion le 5 septembre 2003 et son entrée en vigueur le 4 novembre 2003.

Par ailleurs, le transport aérien se caractérise par sa grande rapidité, sa sécurité, sa régularité et sa fiabilité qui lui ont donné un avantage comparatif certain par rapport aux autres modes de transport malgré son fret qui reste le plus élevé. Tout comme le transport maritime, ce mode de transport repose principalement sur l'infrastructure aéroportuaire, les aéronefs et les autorités de contrôle et surveillance du trafic aérien. D'ailleurs, ce mode de transport a aussi vu naître des corps de métier tel que les armateurs, les affréteurs, les agences de voyages, les consignataires...

I.5. Transport fluvial

Le transport fluvial consiste en l'usage des navires fluviomaritimes, des péniches ou des convois de barges porte-conteneurs poussés sur des cours d'eaux, des fleuves, des canaux et rivières navigables (Aoudani Moustapha, 2016). S'effectuant sur les eaux nationales, ce mode de transport est soumis à une réglementation nationale qui organise le transport.

I.6. Pipeline

Il s'agit d'un mode transport par canalisation qui consiste à transporter de la matière fluide sur des longues distances par le biais d'un réseau de conduites. Il est très souvent question du transport des hydrocarbures (oléoduc), des gaz naturels (gazoducs), de l'eau douce (aqueducs), de l'oxygène (oxygénoducs), de la bière (biéroducs)... « Le transport par canalisation est le mode le plus compétitif pour le transport du pétrole ou du gaz naturel sur de grandes distances terrestres » (Aoudani Moustapha, 2016). En effet, c'est le moyen de transport d'énergie le plus sûr, le plus rentable et le moins polluant. Ce mode de transport obéit à une réglementation très stricte et rigoureuse où le pipeline est très souvent un transporteur public.

I.7. Transport multimodal

Il est devenu très fréquent qu'une expédition fasse l'objet de l'intervention d'au moins deux modes de transports différents et successifs. Dans le cas d'espèce, il s'agit d'un transport multimodal ou combiné. Plus spécifiquement, « le transport multimodal est le déplacement du

fret d'un point à un autre à travers plusieurs modes de transport dont chacun a un fournisseur différent, mais en vertu d'un contrat unique. Un seul transporteur est donc contacté pour réaliser un seul voyage à travers plusieurs modes de transport ».

Quel que soit sa nature, l'opération transport est très souvent matérialisée par l'émission d'un document de transport qui matérialise les liens juridiques qui lient les différentes parties intervenantes. On distingue ainsi les titres de transport délivrés aux passagers dans le cadre du transport des personnes, la lettre de voiture pour le transport des marchandises par voie terrestre, la lettre de transport aérien pour le transport des marchandises par voie aérienne et le connaissement pour le transport maritime.

De nos jours encore, l'opération de transport fait face à de nouveaux défis relatifs à la protection de l'environnement (lutte contre la pollution), la protection des marchandises et des moyens de transport. Cette dernière justifie l'intervention de l'Assureur qui joue un rôle économique et financier dans le processus du transport et génère de ce fait, de nouveaux liens juridiques entre les différents intervenants. Il est question dans la partie suivante, de présenter l'historique de l'intervention de l'Assureur dans l'opération de transport et de donner les fondements de l'Assurance transport.

II. L'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORT

Se porter d'un lieu à un autre, déplacer des objets ou des biens d'un lieu à un autre, sur une certaine distance, par le biais d'un engin mobile ou non, représentent l'une des plus anciennes et nombreuses pratiques qui continuent de marquer le quotidien de la vie des Hommes. Plus connue sur le vocable « transport », cette pratique s'est avérée nécessaire vu son importance croissante dans les enjeux commerciaux, économiques et politiques qu'ont connus les différentes nations au fil du temps. Toutefois, le transport reste une activité sujette à de nombreux risques qui affectent à la fois les biens et les moyens de transport, causant de nombreuses pertes économiques et financières aux différentes parties intervenantes dans cette opération. Ces pertes résultent de l'absence de la maîtrise absolue des différents aléas qui subsistent autour de l'opération de transport malgré les avancées techniques et technologiques qu'a connues l'humanité. Il est apparu nécessaire de trouver des voies et moyens pour pouvoir protéger les parties prenantes à l'opération de transport contre les pertes potentielles auxquelles elles s'exposaient vu l'importance grandissante des valeurs et des intérêts en jeu. C'est dans ce contexte que l'Assurance transport est née et s'est progressivement développée pour s'établir sous la forme qu'elle a aujourd'hui et devenir un élément incontournable dans

les échanges commerciaux. En effet, l'Assurance(en particulier l'Assurance transport) trouve naissance dans les pratiques du transport maritime. Elle est une expansion de l'Assurance maritime aux autres modes de transport. Il faut donc connaître l'histoire de l'Assurance maritime pour retracer la naissance de l'Assurance transport.

L'Assurance maritime est considérée par plusieurs auteurs comme étant la mère de toutes. Elle trouve ses origines dans le développement du transport maritime où les acteurs de la mer et les propriétaires de navire se préoccupaient de la bonne arrivée de leurs marchandises (facultés) et de leurs embarcations (corps) vu les risques (piraterie, fortune de mer...) auxquels s'exposait toute expédition en mer. Pour y faire face, plusieurs procédés ont été mis en place au fil des années en fonction du contexte qui prévalait. Ces procédés s'étendent de la pratique de l'assistance (**Code d'HAMMOURABI, Usages de Rhodes, pratiques des marins PHENICIENS**) à l'usage du crédit pour aboutir à un processus de mutualisation des risques (Assurance) permettant d'indemniser les armateurs et les marchands ayant subis des pertes et dommages imputables aux événements de la mer, survenus au cours du voyage.

Les armateurs recevaient avant chaque départ les capitaux qu'ils auraient reçu en cas de sinistre. Il s'agissait d'un pari effectué par les investisseurs sur la bonne arrivée de l'embarcation à destination. Ces derniers obtenaient le remboursement de leurs mises, capital et intérêt, en cas de bonne arrivée du navire. Ces idées sont développées dans les textes anciens tels que le **THALMUD de BABYLONE** et le **NAUTICUM FOENUS**. Plus tard, en Grèce antique notamment, le **Prêt à la grosse aventure** fut développé jouant principalement une fonction d'Assurance. Il vise à faire supporter à un tiers (le prêteur), l'exposition sur la valeur de la marchandise et en cas de bonne arrivée des marchandises, celui-ci était remboursé (capital et intérêt). Mais, cette pratique, ayant fait son temps, fut interdite en 1237 par le **Pape GREGOIRE IX** vu les intérêts exorbitants qu'elle générait. Le développement irrésistible du commerce étant en plein expansion, les pratiques des prêts à intérêts restent de mise dans les ventes où elles sont dissimulées. Cette même période voit naître une nouvelle pratique (présumée initiée par les banquiers) qui consiste à payer à l'avance, une somme forfaitaire en contrepartie du risque. C'est avec cette idée qu'apparut plus tard les clubs, les ligues et les chambres d'Assureurs qui constituent des lieux, des places et des comités notamment avec le développement de la théorie des probabilités avec la découverte de la loi des grands nombre. C'est à ce moment que l'Assurance a commencé à s'établir sous la forme qu'elle a aujourd'hui. L'encadrement juridique dont elle témoigne aujourd'hui résulte de celui qu'a

connu l'opération de transport maritime (**ORDONNANCE DE WISBURY, LE CAPITULAS DE BARCELONNE, L'ORDONNANCE DE COLBERT**) vu que l'assurance n'était qu'un accessoire de ladite opération.

L'Assurance Transport fait partie intégrante du domaine de l'Assurance non vie dont les bases techniques émanent de la loi des grands nombres développée dans les années 1714 par Jacques BERNOUILLI. Il s'agit de regrouper au sein d'une mutualité, un ensemble de risques homogènes, assez nombreux, de telle sorte que ceux-ci puissent permettre l'application de la loi des grands nombres. Cela induit d'une part la sélection préalable des risques à couvrir, de façon à ne pas rompre l'équilibre financier de la mutualité constituée. D'autre part, les risques souscrits doivent l'être en nombre suffisant pour se prêter à l'application de la loi des grands. Cette loi dispose que les qualités prédictives de la fréquence de survenance et du coût moyen d'un événement (dommageable) augmentent considérablement avec la taille du portefeuille. La prime d'assurance correspondant simplement au produit de l'estimation de la fréquence de survenance et de l'estimation du coût moyen des dommages. Il s'agit d'un processus prédictif connu sous l'appellation d'« inversion du cycle de production » en vertu de son caractère incommode par rapport aux autres activités où le prix de vente résulte de l'ajout des marges bénéficiaires au coût de production connu d'avance. D'où, la nécessité de constitution des provisions techniques et de définition des ratios prudentielles permettant à l'Assureur d'honorer à ses engagements en temps opportun. C'est à travers ce principe que l'Assureur transport se propose de couvrir les risques auxquels s'exposent les marchandises transportées, les moyens de transports et aussi les dommages relevant de la responsabilité du transporteur au cours du voyage.

En somme, l'humanité dans une perspective continue de développement et de protection des populations et de leurs biens, a connu la mise en place de différents procédés de protection qui ont aboutis à la naissance de l'Assurance maritime. L'importance que cette dernière a gagnée dans les échanges commerciaux lui a valu le mérite de s'étendre aux autres formes de transport qui se sont avérés plus compétitives dans certains contextes. Dans tous les cas, l'objectif reste la couverture des risques liés à l'opération de transport. C'est donc à cela que se consacre le chapitre suivant qui vise à faire une revue sur l'ensemble des risques inhérents à l'opération de transport.

CHAPITRE II: **RISQUES INHERENTS AU TRANSPORT**

Ce chapitre présente succinctement les risques inhérents à l'activité du transport dans le cadre de la couverture des facultés. La première partie, est consacrée à la présentation des risques communs aux différents modes de transport. La seconde partie quant à elle expose sur les risques particuliers du transport, spécifiques à un mode de transport.

I. RISQUES COMMUNS DU TRANSPORT

Le risque correspond à une éventualité d'un événement futur ou fortuit ne dépendant pas exclusivement de la volonté et dont la matérialisation causerait des pertes ou des dommages (KOUADJIO, 2019). Le processus de transport est basé sur le déplacement physique des biens et objets d'un point à un autre, exposant les biens et les objets transportés à l'occasion, à des dommages et pertes éventuels.

Les risques auxquels sont exposées les marchandises au cours du transport sont multiples et variés. Selon la nature de la marchandise transportée et selon le mode de transport, les risques auxquels s'expose la marchandise varient. On peut ainsi distinguer les risques ordinaires des risques dit exceptionnels.

I.1. Risques Ordinaires

Ce sont les risques normaux du transport liés au déplacement physique des biens, objets ou marchandises.

- Risques liés à la nature de la marchandise

La nature de la marchandise permet de définir l'emballage adéquat, le type de conditionnement le marquage et aussi le mode de transport le mieux adapté pour le déplacement de la marchandise. Certaines marchandises sont donc plus exposées que d'autres à l'occasion du transport. C'est le cas des objets fragiles (les objets cassables), les denrées périssables, les produits dangereux (les hydrocarbures) ...En effet, selon ASSAMOA ANASSE (2019), « L'emballage sert à protéger la marchandise lors des manutentions, au cours des stockages préliminaires, intermédiaires et terminaux. L'emballage devra comporter des mentions telles que le nom, l'adresse, la qualité de l'expéditeur et du destinataire, les instructions normalisées concernant la manutention, les indications pour la Douane, le marquage des produits dangereux. L'inappropriation de l'emballage et du conditionnement des marchandises est l'une des causes les plus fréquentes des pertes et avaries. Un mauvais conditionnement, un emballage insuffisant risquent d'entraîner ou de favoriser l'écrasement

des colis, la dispersion, la casse ou le vol de leur contenu. Un bon emballage tient compte de la nature de la marchandise qu'il protège et doit être capable de supporter les contraintes normales du voyage que cette marchandise doit accomplir. L'emballage doit faciliter le chargement et le déchargement. Pour transporter des colis, il faut pouvoir les saisir et les maintenir. Si les dimensions ou le poids dépasse ce qu'un individu peut normalement porter, des accessoires tels que poignées et sangles doivent être ajoutées. L'emballage doit garantir la bonne conservation du produit au terme d'une longue conservation et il est recommandé d'arrêter une date limite de durée de conservation garantie. Le marquage est l'utilisation de signes et croquis à caractère standard permettant d'éviter les obstacles linguistiques. C'est donc une opération essentielle pour le bon déroulement du voyage. Le marquage fait l'objet de normes à respecter pour assurer le meilleur acheminement des marchandises. Les instructions de manutention doivent être lisibles, identifiables, indélébiles et conformes aux réglementations internationales »

- **Risques liés au mode de transport**

Il s'agit des risques communs aux différents modes de transport. Ces risques relèvent des opérations de manutention (chargement, déchargement, stockage...), des dégâts des eaux, du vol, des incendies et explosions à bord, de la fraude, de la contamination par des produits dangereux...

Par ailleurs, les moyens de transport (camions, navire, aéronef, train...) permettant le déplacement de la marchandise sont aussi exposés à de nombreux risques relatifs aux aléas de la voie (chemin de fer, route, trafic aérien et maritime...), à la négligence, à la fraude, et aux erreurs qui traduisent le quotidien de l'être humain aux commandes de ceux-ci. Aussi, l'imperfection des dispositifs technologiques qui bien qu'ayant des apports positifs sur le déplacement des marchandises est aussi à l'origine de certains dysfonctionnements⁶ sur le processus. Par conséquent, la réalisation de tels événements entrainera probablement des dommages ou des pertes sur les marchandises transportées.

I.2. Risques Exceptionnels

Il s'agit des risques résultant d'un fait politique (guerre étrangère ou civile, émeutes, mouvements populaires, actes de terrorisme...) ou provenant de conflits sociaux (grève, sabotage et de malveillance...). Aussi, nous pouvons citer les risques liés des faits du

⁶Exemple du Cyberattaque de l'armateur CMA CGM le 28/09/2020 par un ransomware.

« Prince » ou de décisions judiciaires ou extra-judiciaires à savoir : la confiscation, la mise sous séquestre, la réquisition, la violation de blocus, la contrebande, la saisie...

Il ressort que les risques auxquels s'expose l'opération de transport sont pour la plupart communs aux différents modes de transport. Toutefois, la particularité que représente chaque mode de transport permet d'en avoir une appréciation différente selon qu'il s'agit d'un mode de transport ou d'un autre. Mais, certains modes de transport témoignent de quelques particularités quant à la nature de certains risques auxquels elle expose la marchandise transportée. Le paragraphe qui suit expose sur les risques particuliers du transport, notamment le risque d'« avaries communes ».

II. RISQUES PARTICULIERS DU TRANSPORT

Il existe de nombreux risques spécifiques à différents modes de transport. Le risque spécifique le plus connu et le plus redouté par les techniciens du risque est le risque d'avaries communes. En effet, selon ASSAMOI ANASSE (2019), « Les "avaries communes" désignent sous forme abrégée la formule " contribution commune aux avaries ". Elles constituent un risque spécial aux transports maritimes et fluviaux et n'existent pas dans les autres modes de transport.

De nombreux chargeurs ignorent qu'ils sont exposés aux avaries communes, ou le sachant, ils apprécient mal leur fréquence ou leur ampleur. Or, ce risque est susceptible de générer de lourdes pertes pour eux s'ils doivent y faire face personnellement.

L'avarie commune est définie comme suit : « il y a acte d'avarie commune quand et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice est fait ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril, les propriétés engagées dans une aventure maritime commune ».

Ainsi, lorsque pour échapper à un danger menaçant à la fois le navire et la cargaison, le capitaine est conduit, dans l'intérêt commun, à décider un sacrifice et lorsque ce sacrifice a eu un résultat utile, la perte ou le dommage ainsi provoqué constitue une « avarie commune ».

L'armateur et chacun des propriétaires des marchandises sont dans l'obligation de supporter une part équitable de cette perte ou dommage, même s'ils ne sont pas assurés ».

Rendu aux termes de ce chapitre, nous pouvons retenir que l'opération de transport, quel qu'en soit le mode, est exposée à de nombreux risques susceptibles d'entraîner des dommages et pertes sur les facultés transportées causant des préjudices économiques et financiers aux

différentes parties prenantes à ladite opération. On distingue ainsi les risques communs aux différents modes de transport des risques particuliers ou spécifiques du transport tel que « les avaries communes ». Toutefois, il importe de noter que les risques inhérents à l'opération de transport des marchandises ont une appréciation qui peut varier selon le mode de transport usité.

Ayant déjà un aperçu sur l'historique, le fondement, la littérature et les risques inhérents à l'opération de transport des marchandises, nous proposons de rentrer dans le but du sujet de cette étude. Nous rappelons qu'il est question d'effectuer une analyse corrélatrice entre les tendances observées sur les primes d'assurances facultés et les importations qui en font l'objet. C'est à cela qu'est consacré la seconde partie de ce document qui propose de faire une analyse descriptive simple sur la base des données du marché camerounais.

**Partie II : AJUSTEMENT DES PRIMES
D'ASSURANCES FACULTES AUX IMPORTATIONS
SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS**

CHAPITRE III: CONTEXTE DE L'ASSURANCE TRANSPORT DES FACULTES SUR LE MARCHÉ CAMEROUNAIS

Le présent chapitre vient en préambule aux différentes idées qui seront développées dans cette deuxième partie. Dans ce chapitre, nous nous proposons de faire une revue de la littérature sur la branche de l'assurance/facultés au Cameroun afin de mieux comprendre le contexte dans lequel cette dernière a évolué. Le but recherché étant de mettre en évidence l'importance de la problématique abordée dans ce travail. Ce chapitre est scindé en trois parties. La première partie présente l'historique de la branche transport au Cameroun. La seconde partie fait une revue sur quelques études menées sur l'assurance transport au Cameroun. Enfin, la dernière partie expose sur l'actualité récente du marché de l'assurance transport au Cameroun.

I. Historique de l'Assurance transport des facultés sur le marché Camerounais

L'histoire de l'Assurance transport au Cameroun remonte à l'époque coloniale avec la couverture des marchandises des maisons de commerce bordelaises dont les principaux comptoirs se trouvaient dans les villes côtières (Douala). Il s'agit des commerçants français qui, installés sur les côtes, pratiquaient des échanges commerciaux avec les natifs du Sud Cameroun. Cette assurance était souscrite auprès des sociétés d'Assurances françaises surtout que ces grandes maisons de commerce importaient les marchandises achetées en valeur CAF. Cette pratique de souscription de l'assurance à l'étranger a persévéré si bien que même au lendemain des indépendances et malgré l'existence de compagnies d'assurance locales, les principales importations sont faites en valeur CAF. Par conséquent, l'assurance transport occupe une place peu significative dans le portefeuille des assureurs locaux. Cette situation n'est pas une spécificité du marché camerounais car nous observons le même scénario dans la majorité des pays en voie de développement. Présentant une forte dépendance vis-à-vis du Commerce Extérieur avec un volume d'importations de plus en plus important, cette situation met en évidence une sortie de capitaux de plus en plus important vers l'étranger. « Suivant les recommandations de la CNUCED, dont des études ont démontré que des capitaux très importants sortaient des pays du Tiers Monde vers les pays développés par le biais des services, nos Etats ont adopté, à partir de 1975 (Cameroun), une politique d'obligation d'assurance des facultés à l'importation. L'un des buts recherchés à travers cette politique, c'est le maintien des primes dans les pays de destination des marchandises, et donc, la

conservation sur place des capitaux qui seront réinjectés dans l'économie sous forme de représentation des provisions techniques. L'institution d'une obligation d'assurance des marchandises et des biens importés répond également à d'autres préoccupations qui tendent à consolider la structure du marché national de l'assurance » (ASSAMOI ANASSE, 2019). L'entrée en vigueur de cette nouvelle réglementation est matérialisée par l'adoption en 1975 de la loi N^o 75/14 et plus tard, du décret N^o 79/334 et de l'arrêté N^o 102/MINEFI/MINEP. C'est ainsi que la branche transport enregistra un taux de croissance avoisinant les 20% sur la couverture des facultés maritimes représentant à elle seule plus de 70% du chiffre d'affaires de la branche transport. D'ailleurs, la branche transport se hisse ainsi à la troisième place du chiffre d'affaires des Assurances après la branche automobile et les accidents corporels (AMRAE, 2009). Néanmoins, l'application effective des dispositions de cette loi connaît des difficultés notamment en ce qui concerne le suivi de l'entrée des marchandises sur le territoire camerounais. Il s'agit donc d'une part, de la transparence et de la fluidité du processus de dédouanement de la marchandise et d'autre part, de l'application des sanctions prévues par la loi en cas d'absence de souscription d'une assurance sur les facultés à l'importation.

Pour faire face à ces difficultés, plusieurs mesures ont été prises par l'ensemble des intervenants sous l'impulsion du gouvernement. Parmi celles-ci nous pouvons citer l'uniformisation du certificat d'assurance et la mise sur pied d'un guichet unique ⁷(GUCE) qui centralise l'ensemble des opérations du Commerce Extérieur et la dématérialisation des opérations du Commerce Extérieur. Cette dernière est désormais effective avec la création de la plateforme électronique e-GUCE par le GUCE afin de permettre aux acteurs du Commerce Extérieur de remplir différentes formalités liées aux opérations du Commerce Extérieur par le bien d'internet et la mise en place du formulaire spécial e-FORCE qui permet aux opérateurs de déclencher automatiquement les procédures auprès des différents intervenants. Cette dématérialisation s'étend jusqu'au secteur des assurances avec l'émission des certificats d'assurance harmonisés à travers une seule et même plateforme réduisant ainsi les risques de fraudes.

Par ailleurs, il importe de rappeler que, le processus d'importation des marchandises qui nous intéresse particulièrement dans ce travail fait intervenir une multitude d'acteurs. La chaîne

⁷Groupement d'intérêt économique créé le 07/07/199 et inauguré le 25/08/2000 dans le cadre de la réforme portuaire de 1997 pour éviter les longs délais de passage des marchandises au port et les lenteurs administratives qui en sont souvent la cause.

logistique internationale de référence identifie à ce sujet quatre acteurs majeurs à savoir : l'acheteur (souvent l'importateur), le vendeur (souvent l'exportateur), les intermédiaires (transitaires, transporteur, aconiers, magasiniers, consignataires, assureurs, banques...) et les autorités (douanes, autorités portuaires et les ministères techniques). Celui-ci se déroule en plusieurs étapes (voir annexe 2). L'intervention de l'Assureur dans le processus débute ainsi dès la phase de prédédouanement (préalables et prise en charge) avec la délivrance d'un certificat d'assurance par le biais de la plateforme e-GUCE, jusqu'au débarquement des marchandises voire après.

Le secteur de l'assurance transport, d'envergure internationale, a aussi été influencé par de nombreux événements tels la variation des cours du pétrole, des cours du dollar... Le contexte de l'assurance transport est aussi marqué par les accords de partenariats économiques notamment ceux avec l'UE. Validé le 28 novembre 2019 à Yaoundé, l'APE avec l'Union Européenne est source d'opportunités que les entreprises Camerounaises doivent saisir vu l'accord commercial passé par le gouvernement et l'UE. Cet accord vise à simplifier les échanges entre l'UE et accroître la compétitivité des entreprises camerounaises qui devront désormais proposer des produits plus compétitifs sur le marché international. Bien qu'offrant des opportunités sur le tissu des exportations, l'APE nous intéresse particulièrement dans cette étude en raison de la potentielle levée de certaines barrières douanières sur les produits en provenance de l'UE. En effet, une telle mesure pourrait très probablement avoir un effet sur les importations. Vu l'ampleur de la consommation des biens en provenance de l'étranger par les populations camerounaises, il se peut qu'une telle action contribue à réduire leurs coûts et ainsi accroître leur accessibilité. Les assureurs locaux pourraient donc jouer leurs partitions dans l'affaire en y retenant le maximum de primes et ainsi contribuer à la bonne santé de la balance de paiement.

Plus récemment encore, la Direction Générale des Douanes, à travers la note de service référencée N°109/MINFI/DGD du 25 mars 2020 souligne le relâchement observé à divers niveaux quant au respect des prescriptions légales et réglementaires relatives à l'obligation d'assurer les marchandises ou facultés d'importation. Cette situation met en évidence d'une certaine façon la difficulté qui prévaut dans les différents processus mis en place pour capter les primes d'assurances couvrant les marchandises et facultés à l'importation.

L'actualité de la branche transport au Cameroun reste donc marquée par la lutte contre la fraude et l'amélioration du processus de dématérialisation des procédures du Commerce

Extérieur. Ces dernières années encore, de nouvelles problématiques ont émergé de manière à susciter l'intervention des Assureurs. C'est le cas avec la garantie « Assurance-location-conteneurs »⁸, l'optimisation de la couverture de l'ensemble des facultés à l'importation notamment avec les nouvelles perspectives de désengorgement des ports.

L'Assurance Transport fait l'objet de différentes problématiques qui ont suscité des études et travaux, notamment en ce qui concerne la couverture des facultés à l'importation. La partie suivante est consacrée à la présentation de quelques études et travaux effectués sur le marché de l'assurance transport au Cameroun.

II. Quelques travaux menés sur l'Assurance transport au Cameroun

Principalement animé par la commission transport de l'ASAC, le marché de l'assurance transport au Cameroun occupe une place prépondérante sur le marché vu l'intérêt et l'importance des travaux qu'elle a suscités jusqu'ici. Parmi ces travaux nous pouvons distinguer :

- Les rapports annuels sur le marché de l'Assurance publié par l'ASAC à la fin de chaque exercice afin de rendre compte des statistiques du marché des assurances au Cameroun. Ces rapports consacrent une partie au suivi de l'évolution de la branche Transport au fil des exercices ;
- Les rencontres organisées par la commission maritime et transport de l'ASAC autour des thématiques de la branche transport, la dernière rencontre datant du 24 septembre 2020 dont l'objet portait sur la mise en place de la police FAP/Sauf et le suivi de la dématérialisation des opérations du Commerce Extérieur ;
- Le mémoire de fin d'étude du cycle DESSA intitulé : « Le développement et la gestion de l'Assurance Transport/Facultés au Cameroun » rédigé par Daniel SIBE en 2014, qui traite des causes de la baisse du chiffre d'affaires de l'assurance transports/facultés et de l'impératif d'une gestion de la branche transport à travers les procédures managériales, préventives, tarifaires, indemnitaires et comptables.

⁸LOI N° 2017/021 du 20 décembre 2017 portant loi de finances de la REPUBLIQUE DU CAMEROUN POUR L'EXERCICE 2018 Chapitre quatrième, article dixième, page 31.

III. Etat actuel de la couverture de l'Assurance transport des facultés sur le marché Camerounais

L'assurance transport des facultés sur le marché a peu évolué quant à l'évolution et à l'amélioration de point de vue technique du contrat d'assurance. Les garanties tournent autour des garanties « Tous risques » et des garanties minimales « FAP Sauf », « Accidents caractérisés », « pertes totales » et « Accidents majeurs » en ce qui concerne les risques ordinaires. Par ailleurs, le mauvais état des routes, les difficultés de gestion des opérations portuaires et aéroportuaires, la fraude et la méconnaissance des principes de l'Assurance par les clients n'ont toujours pas favorisé l'émancipation du produit. D'ailleurs, aujourd'hui encore, nombreuses sont les marchandises et biens qui font l'objet d'un refus de couverture (les animaux vivants...) par quelques Assureurs.

Il importe de noter que la branche transport est la première sinon la seule branche où l'ensemble du processus d'assurance fait l'objet d'une digitalisation avec une véritable automatisation. Il s'agit notamment de la couverture des facultés à l'importation. En effet, les demandes d'assurance et l'émission des certificats se font exclusivement sur la plateforme e-GUCE. D'ailleurs, ceux-ci font l'objet d'une harmonisation sur l'ensemble du marché, chacun portant un identifiant unique. Le système e-GUCE a été entièrement développé depuis la fin de l'année 2012. La migration progressive des procédures a été finalisée le 06 mai 2014⁹ et parmi les entités concernées on y retrouve les compagnies d'assurances. Cette réforme sur les opérations du Commerce Extérieur fait l'objet d'un encadrement juridique de la dématérialisation. Les textes concernés sont relatifs à :

- la loi sur le commerce électronique (2010);
- la loi sur la cybercriminalité et la cybersécurité (2010) ;
- la loi sur la communication électronique (2010) ;
- le décret fixant les conditions d'utilisation de la plateforme e-GUCE pour les opérations du Commerce Extérieur (2014)...

En somme, nous constatons que la pratique de l'assurance sur facultés au Cameroun remonte à l'époque coloniale avec le commerce qui se pratiquait sur les zones côtières. Celle-ci s'est amplifiée avec les recommandations du CNUCED qui ont abouti à l'institution d'une obligation d'assurance des marchandises et facultés à l'importation. Néanmoins, le marché de l'assurance des facultés à l'importation n'a pas pu aller au niveau des attentes qu'elle a suscité

⁹Atelier de sensibilisation et d'information sur les avancés de la dématérialisation des procédures (GUCE, 2016)

chez les différents acteurs. C'est la raison pour laquelle ce produit d'assurance a fait l'objet de quelques aménagements quant à sa gestion. Plusieurs études et travaux ont été réalisés dans le cadre de l'amélioration des gains tirés de cette couverture d'assurance. Le contexte actuel reste dominé par certaines carences observées au niveau des primes captées par le biais de cette assurance au regard de la tendance des chiffres du Commerce Extérieur. Cette situation est mise en évidence dans le chapitre IV alertant ainsi sur l'importance des capitaux qui pourraient être capté par les Assureurs et différents intervenants.

CHAPITRE IV: AJUSTEMENT DES PRIMES FACULTES AUX IMPORTATIONS

Le présent chapitre détaille l'analyse faite sur l'évolution du chiffre d'affaires de la branche transport et plus spécifiquement sur les primes correspondantes aux facultés importées. Celle-ci est complétée par une étude comparative entre lesdites primes et les importations que ces dernières sont supposées couvrir. Il est question de mettre en évidence l'inadéquation de tendances qui existe entre le chiffre d'affaires sur la couverture des facultés à l'importation et les importations. Cette comparaison aboutira par ajustement à l'obtention des déficits sur le chiffre d'affaires réalisés par les Assureurs, justificatif de l'existence d'opportunités plus ou moins importantes sur la branche. Enfin, ces différentes analyses permettent de concevoir un indicateur simpliste permettant de capter l'appréciation des risques y afférents par le marché.

I. Analyse de l'évolution des chiffres du Commerce Extérieur : importations et exportations

Les données dont nous disposons pour mener notre analyse émanent des travaux menés par l'INS, publiés dans les annuaires statistiques de 2012 à 2018. Il s'agit des données relatives aux statistiques douanières qui renseignent sur les montants des importations et des exportations sur la période allant de 2005 à 2017.

Tableau 1 : Montant des importations et des exportations entre 2005 et 2017 (en milliards de F CFA)

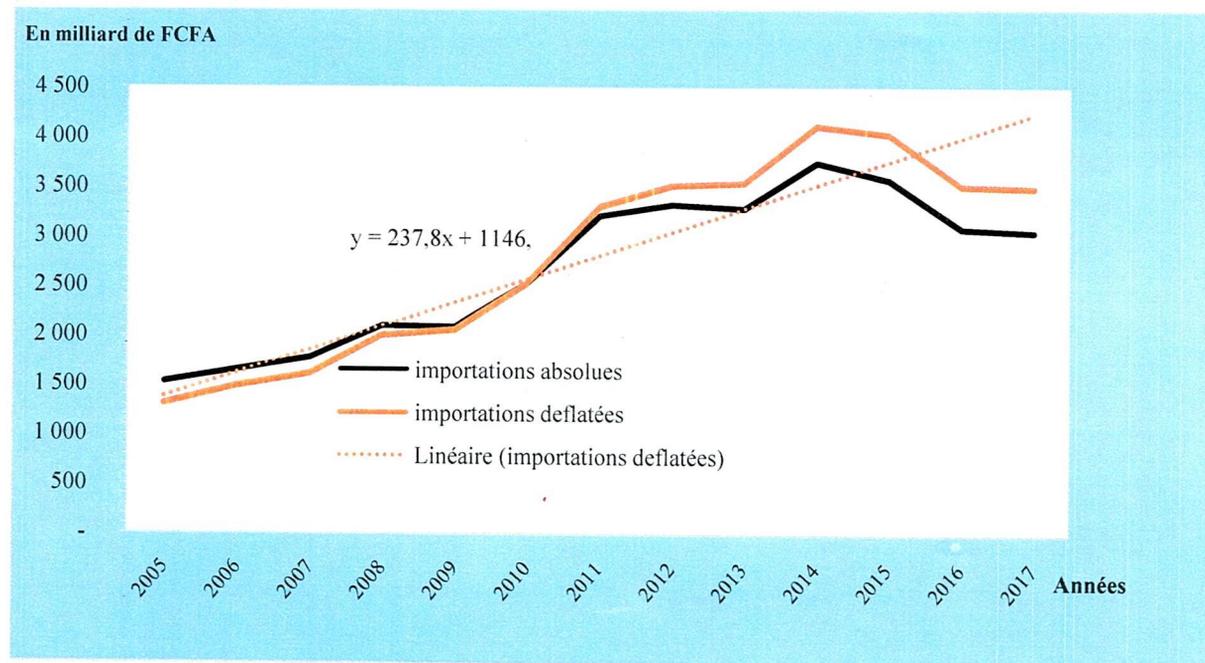
Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Importations	1524	1648	1773	2096	2087	2531	3210	3325	3285	3747	3575	3087	3054
Exportations	1670	1953	2052	2358	1667	1912	2134	2182	2231	2558	2263	2371	1882

Source :INS Cameroun, Annuaires statistiques annuels

L'analyse de ces données montre que les chiffres des importations gardent une tendance moyenne croissante comme nous pouvons l'observer à travers la droite de régression linéaire ci-dessous illustrée dans le graphique 1. Ce graphique présente l'évolution des importations en valeur absolue et en valeur déflatée. Cette observation était d'ailleurs prévisible vu la dépendance qu'ont les populations vis-à-vis de la consommation des produits étrangers dans la majorité des pays en voie de développement. En conséquence, il apparaît que les affaires susceptibles d'être couvertes par l'Assurance ont gardé une tendance croissante sur ladite

période, témoignant d'opportunités certaines pour les Assureurs quant à l'obligation de couverture des facultés à l'importation. Par ailleurs, il importe de mentionner que les hydrocarbures occupent une place prépondérante dans le chiffre des importations (plus de 20%) si bien que l'évolution du cours du pétrole a tendance à avoir une influence non négligeable sur les importations.

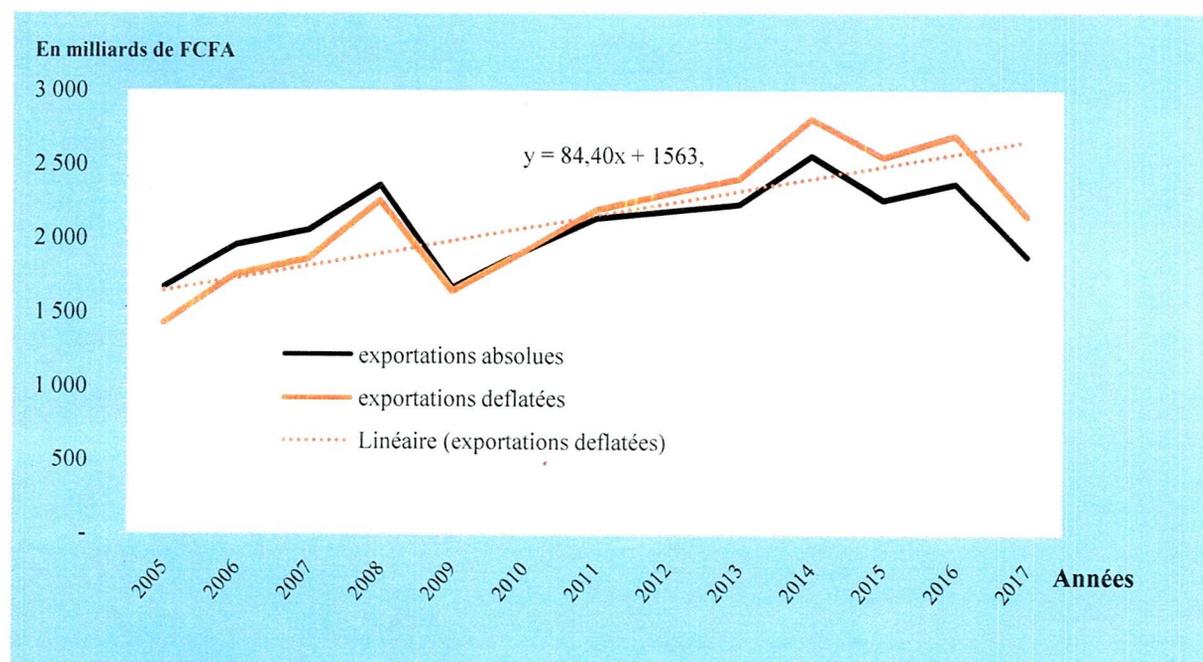
Graphique 1 : Evolution du montant des importations entre 2005 et 2017



SOURCE :INS, Nos calculs sur EXCEL

De même, on observe que les chiffres des exportations gardent également une tendance moyenne croissante sur la période malgré un creux qui s'observe sur l'année 2009. Cette tendance haussière des exportations laisse aussi transparaître des possibilités croissantes de couverture pour les Assureurs sur ladite période. Cela s'observe à travers le graphique 2 ci-dessous qui donne l'évolution des exportations en valeur absolue et en valeur déflatée. Nous tenons à préciser que les exportations sont dominées par les produits pétroliers qui ne sont pas transformés localement au Cameroun.

Graphique 2 : Evolution du montant des exportations entre 2005 et 2017



SOURCE :INS, Nos calculs sur EXCEL

Les importations et les exportations sont restées croissantes sur la période allant de 2005 à 2017. Cette évolution des échanges avec l'extérieur reflète l'importance des opportunités d'affaires qu'ont eues les Assureurs sur la branche transport et plus particulièrement en ce qui concerne la couverture des facultés. Ces opportunités grandissantes sont d'autant plus certaines qu'il s'agit des importations, sujettes à l'obligation d'assurance sur le marché camerounais. C'est dans cette optique que nous sommes appelés à regarder qu'elle a été l'évolution des affaires de la branche transport relative à la couverture des facultés à l'importation. La partie suivante expose sur l'évolution du chiffre d'affaires de la branche transport et plus particulièrement sur l'évolution du chiffre d'affaires correspondant à la couverture des facultés à l'importation.

II. Analyse de l'évolution des chiffres de la branche transport : Assurance sur facultés

Les données utilisées pour les analyses présentées ci-dessous sont tirées des rapports annuels sur le marché camerounais publiés par l'ASAC. Par ailleurs, nous utilisons les données sur l'indice des prix à la consommation au Cameroun issues des données de la Banque Mondiale afin d'annihiler les effets de l'inflation sur les valeurs (monétaires), et par conséquent permettre une meilleure comparaison sur les différentes années.

Tableau 2 : Chiffre d'affaires (en millions de F CFA) de la branche transport entre 2005 et

Année	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
CA Transport Aérien	3120	6263	4803	4286	1648	1513	2912	2892	2617	2370	2020	3453	2123
%	17%	31%	25%	25%	11%	9%	14%	12%	11%	12%	9%	18%	21%
CA Transport Maritime	12768	10909	10753	10331	11031	11983	14397	19359	18721	15139	17373	13016	6892
%	68%	54%	56%	60%	71%	69%	71%	80%	77%	77%	78%	70%	67%
CA Autres Transport	2898	3179	3641	2672	2953	3915	2900	1817	2868	2112	2944	2243	1246
%	15%	16%	19%	15%	19%	22%	14%	8%	12%	11%	13%	12%	12%
TOTAL	18787	20351	19197	17290	15632	17411	20209	24068	24205	19620	22337	18713	10260

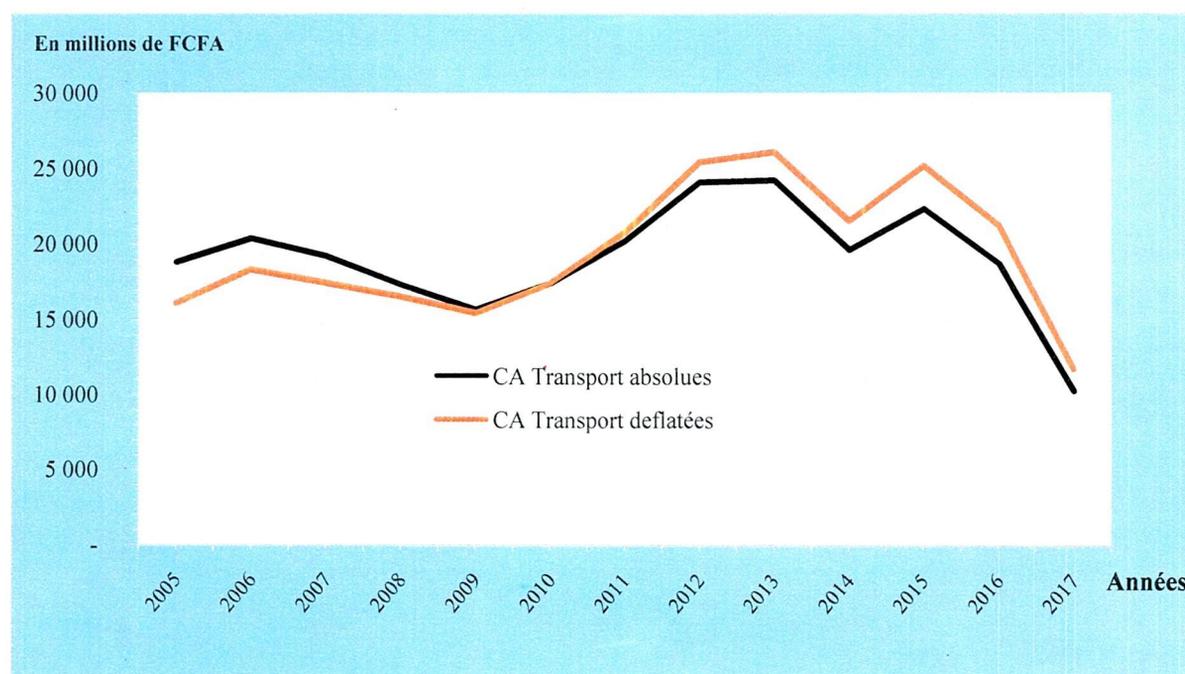
2017

SOURCE :ASAC, Nos calculs sur EXCEL

L'observation du chiffre d'affaire de la branche transport entre 2005 et 2017, montre que celui-ci garde une tendance moyenne décroissante. Toutefois cette régression est sujette à des creux observés sur les années 2009, 2014 et 2017. Ces creux induisent une évolution du chiffre d'affaires de la branche en trois phases. La première phase qui s'étend de 2005 et 2009, se traduit par une baisse du chiffre d'affaires. Cette phase coïncide avec la fin de la construction du pipeline ¹⁰(Oléoduc pétrolier) Tchad-Cameroun et la crise économique. La seconde phase se caractérise par une croissance du chiffre d'affaires de la branche entre 2009 et 2013. Et enfin nous avons la troisième phase qui va de 2015 à 2017, laisse transparaître une rechute du chiffre d'affaires de la branche. Par ailleurs, ces phases doivent faire l'objet d'investigations plus approfondies afin de faire ressortir les différents éléments qui sous-tendent cette régression du chiffre de la branche transport. En d'autres termes, il est question de mieux analyser les creux observés et de mettre en évidence les faits et événements ayant contribué aux différentes variations observées. Cette recherche se fera dans le cadre de l'analyse comparative qui sera exposé dans la suite.

¹⁰Projet CameroonOil Transportation Company (COTCO) créé en 1996.

Graphique 3 : Evolution du chiffre d'affaire de la branche transport entre 2005 et 2017

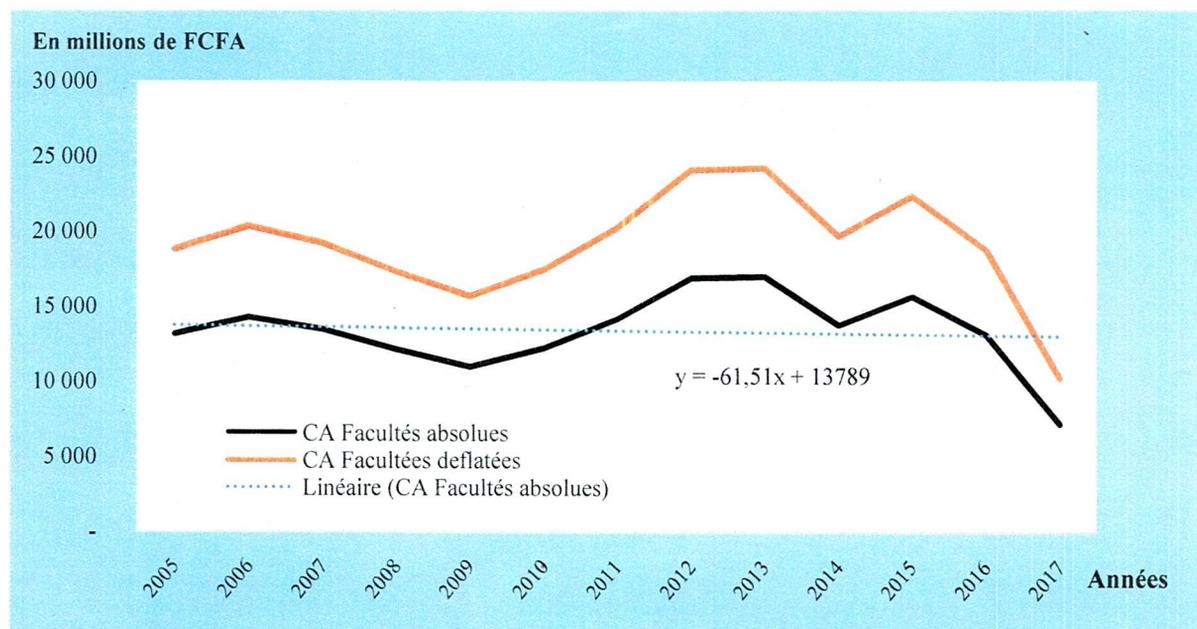


SOURCE :ASAC, Nos calculs sur EXCEL

Une analyse similaire peut être effectuée sur l'évolution du chiffre d'affaires afférent à la couverture des facultés qui représente plus de 70%¹¹ des affaires de la branche transport maritime. Ce dernier pourcentage nous permet d'avoir une estimation du chiffre d'affaires de l'assurance des facultés qui dominées par la couverture des importations, le trafic interne et les exportations étant marginales. Il vient que ces chiffres correspondent également à une estimation du chiffre d'affaires afférent aux facultés importées. D'ailleurs, nous constatons que l'évolution du chiffre d'affaire relatif aux facultés correspond également à celle de toute la branche transport comme nous pouvons le constater sur le graphique 4.

¹¹C'est sur la base de ce taux qu'est faite l'estimation de la part des facultés sur le chiffre d'affaire du transport. Par ailleurs, à l'échelle mondiale, la proportion des facultés (cargo et offshore) tend vers 70% selon les rapports annuels de l'IUMI. Aussi, en 2009, les primes d'assurance/faculté à l'importation représentent 70% du chiffre d'affaires de la branche Transport (AMRAE, 2009).

Graphique 4 : Evolution estimée du chiffre d'affaires de l'assurance transport sur facultés entre 2005 et 2017



SOURCE :ASAC, Nos calculs sur EXCEL

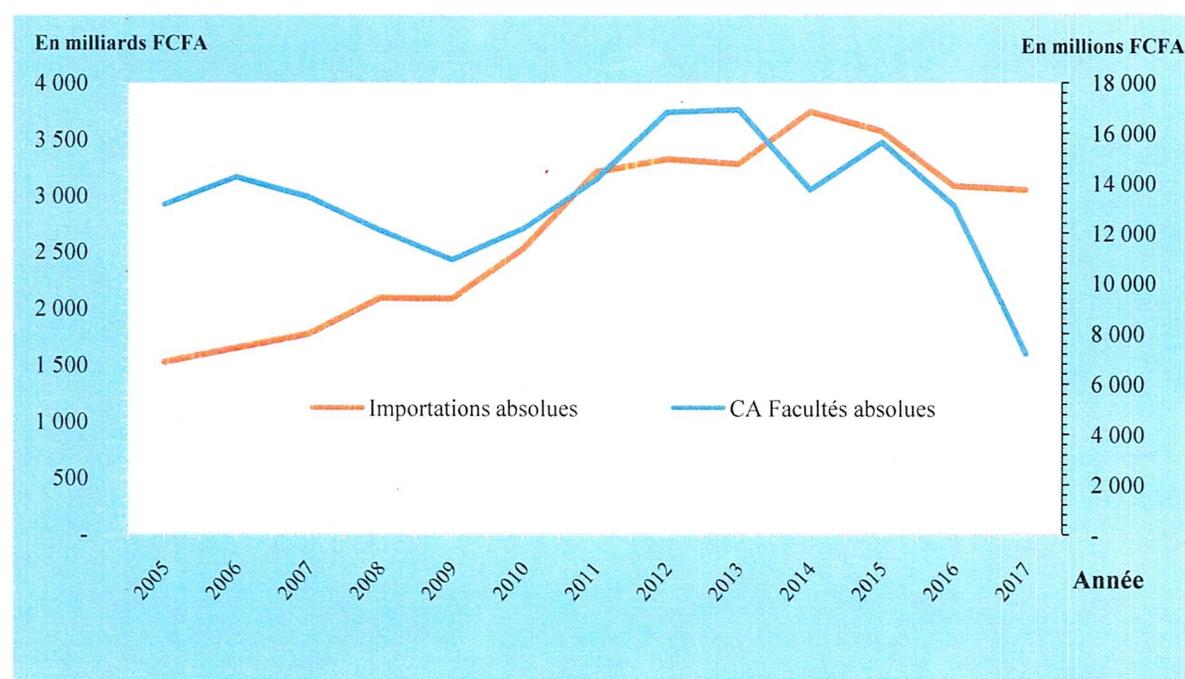
Cette évolution du chiffre d'affaires de la branche transport (et plus particulière de celle de l'assurance des facultés à l'importation) ayant une tendance moyenne décroissante contraste avec l'évolution des chiffres du Commerce Extérieur (importations et exportations) qui gardent une tendance moyenne croissante. Ce constat nous amène à effectuer une analyse croisée et comparative entre l'évolution du chiffre d'affaires de l'assurance des facultés importées et l'évolution du chiffre des importations. C'est donc à cette tâche qu'est consacrée la troisième partie de ce chapitre qui présente une analyse purement technique sur le risque lié à la couverture des facultés à l'importation.

III. Inadéquation des tendances sur les importations et les chiffres de l'Assurance sur facultés : perspectives et opportunités

Cette analyse repose sur la Loi N° 75 du 8 décembre 1975 qui oblige l'assurance des facultés à l'importation. La couverture doit être assurée par une Compagnie d'Assurance établie et agréée à exercer sur le territoire camerounais. Au-delà d'une valeur de cinq cent mille francs CFA (**500 000 F CFA**), les marchandises et biens importés doivent être protégés par une assurance locale. Cette situation induit que le chiffre d'affaires de l'assurance sur faculté à l'importation devrait avoir un sens de variation similaire, voir une meilleure évolution que celle des importations. En d'autres termes, le chiffre d'affaires des assurances devrait statistiquement avoir une pente supérieure à celle des importations dans la mesure où le taux

de prime afférent au risque couvert, reste constant. L'évidence apportée par les données dont nous disposons ne reflète pas suffisamment cette réalité. En effet, l'estimation des coefficients (modèle linéaire sur le temps) des deux séries permet déjà de voir cette opposition avec une pente négative (-61,519) sur le chiffre d'affaires de l'assurance contre une pente positive (+237,8) pour les importations. D'ailleurs, les entrecroisements observés sur le graphique mettent également en évidence ces oppositions de phase. En particulier, nous remarquons que les primes ont une tendance décroissante entre 2006 et 2009 alors que sur la même période, les importations sont croissantes. Aussi, nous observons un décalage sur l'exercice 2014. Ces oppositions laissent présager l'existence de quelques écarts potentiels susceptible d'exister entre le chiffre d'affaires effectivement réalisé sur ce produit d'assurance et le chiffre d'affaires qui aurait pu être réalisé.

Graphique 5 : Evolution croisée des primes sur facultés à l'import et les importations entre 2005 et 2017



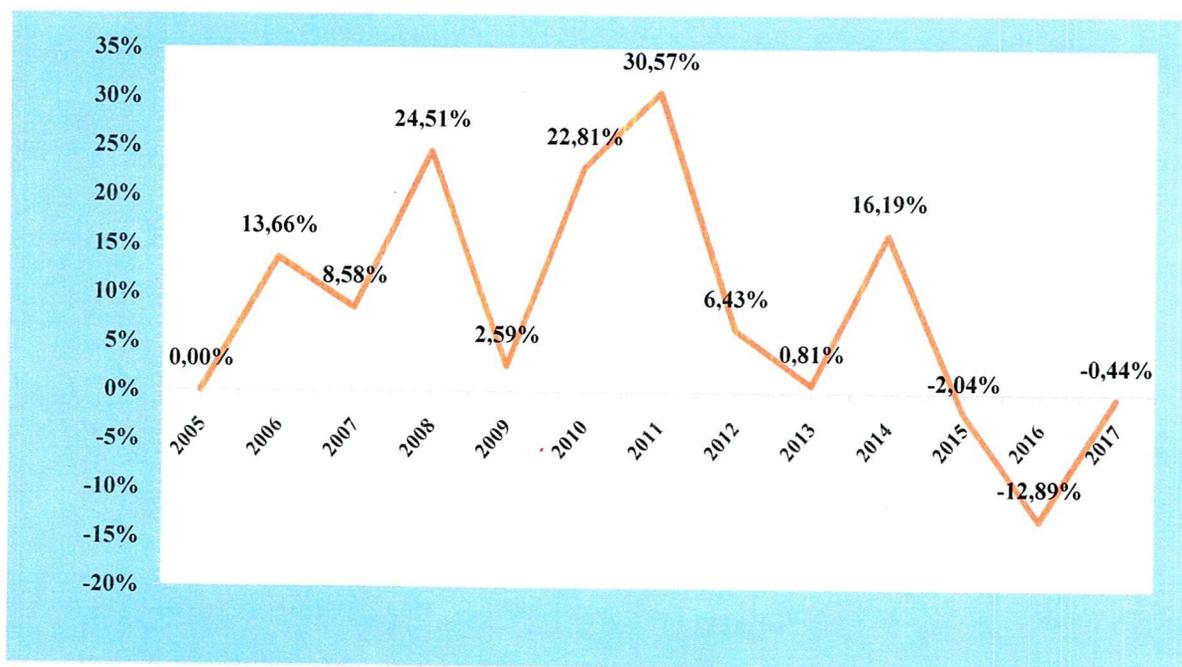
SOURCE : Nos calculs sur EXCEL

Par ailleurs, une analyse plus pertinente serait de définir un modèle économétrique permettant d'expliquer le montant des primes à partir de celui des importations.

Rendu à ce niveau de notre analyse, il est clair que, sur la période allant de 2005 à 2017, nous avons une discordance entre les chiffres du Commerce Extérieur (importations) et les primes captées sur l'assurance des facultés à l'importation. Ceci étant, cette discordance laisse présumer des potentiels écarts de chiffre d'affaires sur ladite période. Ces écarts

correspondent à de potentielles opportunités d'affaires qui ont probablement échappé à la couverture d'assurance. Pour mettre cela en évidence, nous faisons l'hypothèse selon laquelle « la croissance des primes d'assurance correspond au moins à celle observée sur les importations ». Cette hypothèse est plausible d'autant plus que le taux de prime s'est avéré constant sur ladite période. En d'autres termes, ce raisonnement se fonde sur la faible variabilité du taux de prime sur les dernières années. Dans ce contexte, le taux de croissance observé sur les importations devrait au moins correspondre à celui observé sur les primes. Nous procédons à l'évaluation des différents taux de croissance observés sur les importations le long de cette période. Et, nous partons du calcul de ces taux pour obtenir une estimation des primes. Le graphique ci-dessous montre l'évolution du taux de croissance des importations entre 2005 et 2017.

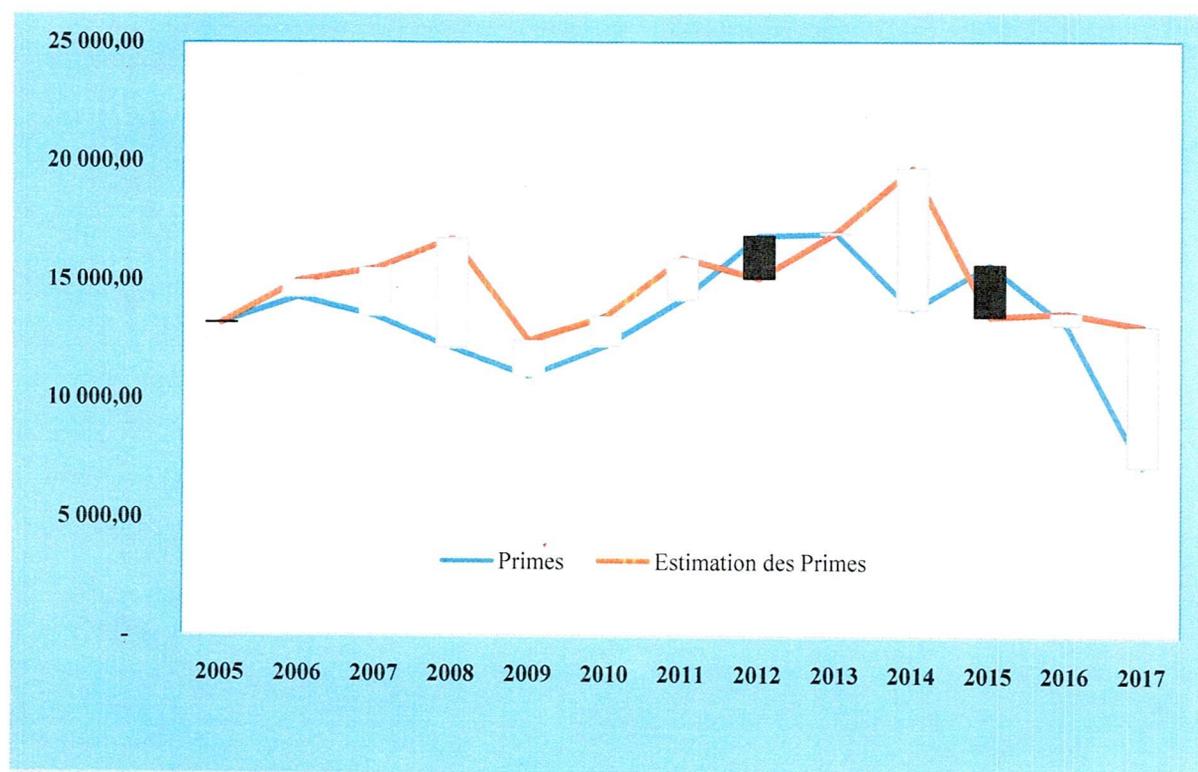
Graphique 6 : Evolution du taux de croissance des importations entre 2005 et 2017



SOURCE : Nos calculs sur EXCEL

L'estimation des primes d'assurances est faite sur la base du taux de croissance observé sur les importations entre 2005 et 2017. En effet, l'estimation est faite sous l'hypothèse selon laquelle l'évolution des primes devrait avoir un taux de croissance supérieur ou égal à celui des importations. Cette hypothèse n'est juste qu'un corollaire de l'obligation de couverture des importations par l'assurance. Cette estimation permet d'aboutir aux écarts ci-dessous présentés dans le graphique.

Graphique 7 : Ecart observés sur les primes entre 2005 et 2017



SOURCE : Nos calculs sur EXCEL

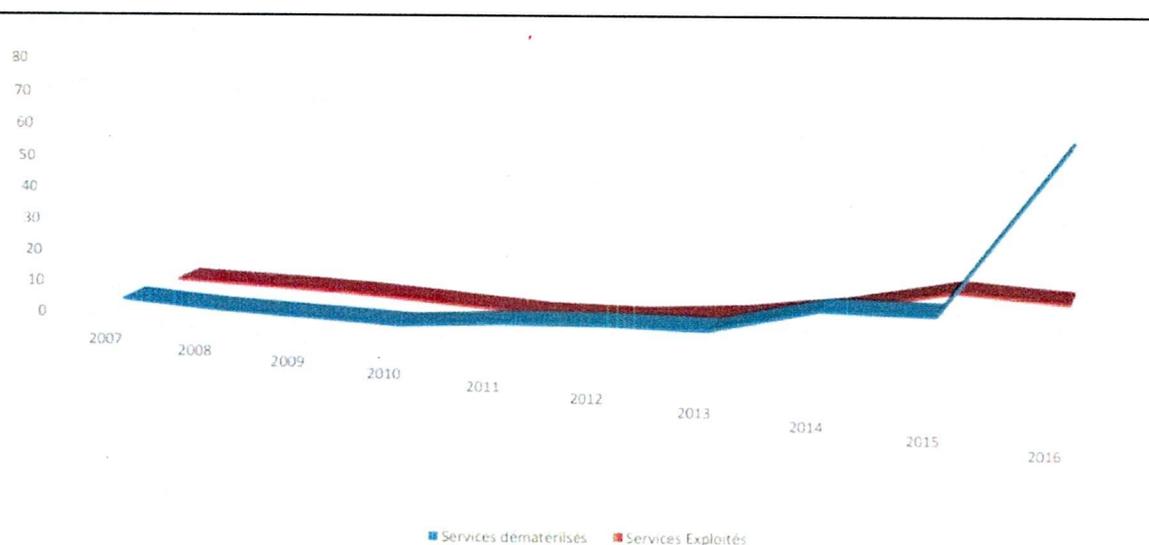
Ces écarts, détaillés dans le tableau 3 qui suit, mettent en évidence l'importance et les opportunités que les Assureurs peuvent encore avoir sur le marché quant à l'obligation d'assurance qui frappe les importations. Ces derniers s'évaluent à des millions de francs (inflation non prise en compte) illustrant les opportunités de primes qui ont échappé au marché de l'assurance au Cameroun. Compte tenu de l'importance de ces écarts, il est clair que la couverture des facultés à l'importation regorge encore d'opportunités susceptibles de propulser le marché au-devant la scène de la conférence (CIMA).

Par ailleurs, il importe de noter que sur les années 2012 et 2015, nous observons des écarts en valeur négative, prouvant ainsi que le marché a pu capter suffisamment de primes sur ces années. Cela s'explique par la mise en place dans le cadre de la dématérialisation des opérations du Commerce Extérieur, du système e-GUCE dont l'implémentation a débuté en 2012 (effet psychologique de la traçabilité de toutes les opérations) et finalisé à l'aube de l'année 2015. L'évolution de la dématérialisation des opérations du Commerce Extérieur est décrite sur le graphique 8.

Les écarts observés sur la période laissent également transparaître des montants non captés, relatifs à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et aux frais ASAC (voir tableau 3). Aussi, nous

mettons en évidence sur la base de la part du chiffre d'affaires une estimation des primes que la Compagnie d'Assurance NSIA aurait pu capter.

Graphique 8 : Evolution de la dématérialisation des opérations du Commerce Extérieur entre 2007 et 2016



SOURCE :GUCE, 2016

Tableau 3 : Estimation des écarts sur le chiffre d'affaire (en millions de FCFA) entre 2005 et 2017

Année	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ECARTS	702	2030	4628	1474	1251	1767	-	41	5953	-	520	5859
ECARTS NSIA			40	54	49	91	-	2	280	-	9	127
TVA estimée (19,25%)	135	391	891	284	241	340	-	8	1 146	-	100	1128
Fichier ASAC	42	122	278	88	75	106	-	2	357	-	31	352

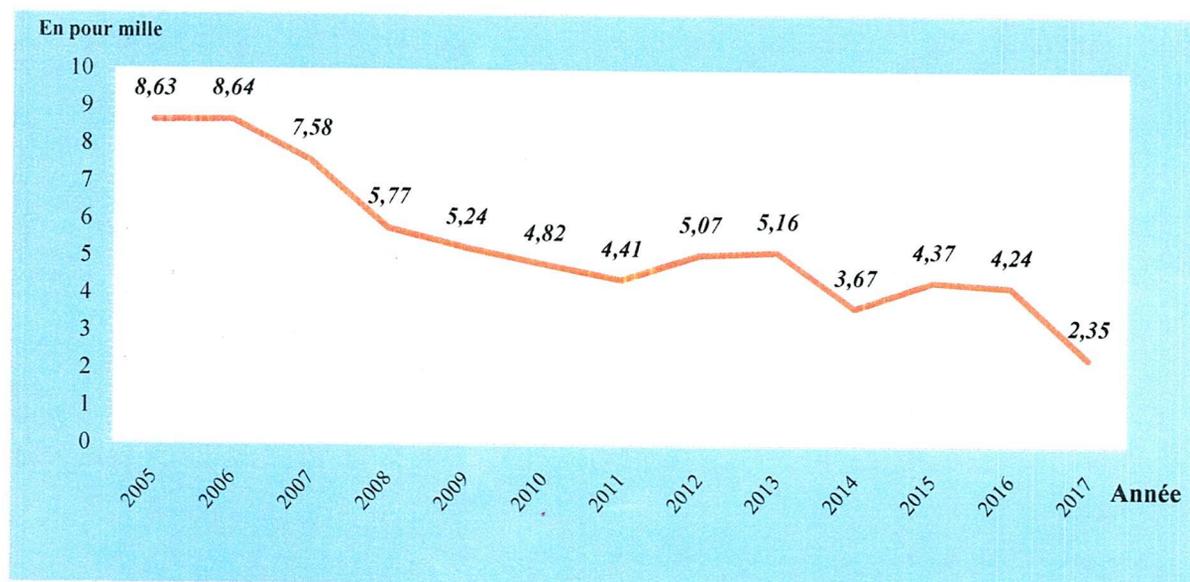
SOURCE :ASAC, Nos calculs sur EXCEL

Mais, la question qui se pose est celle de savoir si les taux de primes pratiquées sur la période ont bel et bien connu une évolution significative. L'observation des pratiques sur le marché soutient cette idée car il est pratiqué depuis quelques années déjà, un minimum 0,20% sur les taux de primes couvrant les facultés à l'importation. Dans un élan de réponse à la question précédente, il nous vient à l'idée de mener notre analyse d'un point de vu plus technique. A ce propos, une piste d'investigation nous permet de mieux nuancer notre étude.

En effet, cette idée est induite par la technique du calcul de la prime d'assurance qui s'obtient en appliquant le taux de prime à l'assiette de prime que représente la valeur des marchandises.

L'analyse menée ici étant d'effectuer à une échelle « macroéconomique », la valeur des marchandises et/ou des biens est captée par le montant des importations. En se basant sur la relation d'équivalence suivante : $P = A * t \Leftrightarrow t = P/A$ où A est l'Assiette de prime, P la Prime et t le taux de prime ; on obtient une relation permettant d'avoir une estimation du taux moyen pratiqué sur le marché. Ceci étant, l'estimation des primes à travers le chiffre d'affaires de la couverture des facultés à l'importation et l'estimation de la valeur des marchandises importées obtenue par le montant des importations nous permet de nous faire une idée sur le taux de prime moyen pratiqué sur le marché toutes garanties comprises. Ce taux moyen correspond à l'indicateur recherché pour décrire l'évolution du risque. Cet indicateur approche autant que possible l'appréciation du risque perçu dans sa globalité sur l'ensemble du marché. Le graphique ci-dessus montre, que cet indicateur va décroissant car entre 2005 et 2017, on est passé d'un taux moyen de **8,63** pour mille à un taux moyen de **2,35** pour mille ; soit une réduction de près du quart. Autrement dit, l'appréciation qu'ont les assureurs à propos de ce risque s'est considérablement améliorée au fil du temps. En effet, le taux de prime correspond au coût de l'assurance pour un capital donné (généralement un capital de **1000F CFA**). Son augmentation correspond à une aggravation du risque tandis que sa baisse correspond à une amélioration du risque. En outre, cette chute du taux de primes moyen traduit aussi une baisse relative des primes captées sur les importations entre 2005 et 2017.

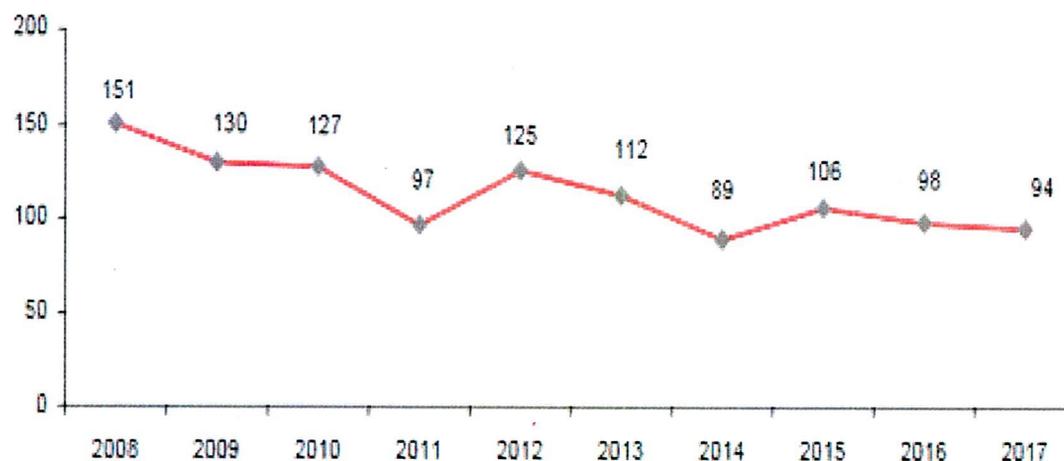
Graphique 9 : Estimation du taux de prime moyen entre 2005 et 2017



SOURCE : Nos calculs sur EXCEL

La baisse drastique de la gravité du risque qui s'observe sur l'indicateur entre 2005 et 2017, ne doit pas faire l'objet d'une interprétation naïve, qui vise à penser uniquement à l'amélioration du risque sur ladite période bien que l'évolution du nombre de sinistre maritime voire aérien soit en baisse sur le marché mondial (voir graphique 10).

Graphique 10 : Evolution des sinistres maritimes entre 2008 et 2017



SOURCE : Atlas, 2018

D'ailleurs, le rapport du Bureau Maritime International publié au mois de janvier 2019 identifie le Golfe de Guinée comme étant la zone maritime la plus dangereuse pour l'industrie du transport maritime¹². Il nous paraît aussi pertinent d'effectuer une comparaison entre l'évolution de ce taux moyen et l'évolution des charges de sinistres. Mais, les données de l'ASAC ne s'y prêtent à cette comparaison car la charge de sinistre publiée par cette structure est une charge comptable qui se rattache à différents exercices de compétences. L'usage de ces données ne permettrait pas d'obtenir un résultat statistiquement exploitable.

Par ailleurs, une telle conclusion ne peut être prise qu'après s'être rassuré que l'ensemble des importations visées par l'obligation ont été bel et bien couvertes par l'assurance. Aussi, la prise en compte des effets pervers de la concurrence sur les prix (primes) pratiqués sur le marché, le fait que la plupart des marchandises importées font déjà l'objet d'une couverture d'assurance à l'étranger, la fraude et le défaut de l'application des sanctions prévues par la loi, le processus de dédouanement des biens importés, la perception du produit d'assurance par les

¹² FINANCIAL AFRIK, 15 juillet 2020. Ses événements sont parmi ceux ayant induit la mise sur pied d'une nouvelle police d'assurance K&R (Kidnap and Ransom) par les Lloyd's permettant le remboursement de la rançon, les honoraires de l'intermédiaires chargés de négocier avec les pirates, la perte de résultat et les frais connexes.

assurés réduisant celui-ci à une simple taxe. Ceci étant, il apparaît nécessaire de faire le point sur ces éléments afin de faire ressortir des perspectives susceptibles de booster la sous branche concernée.

- **Les effets de la concurrence sur le marché camerounais** : comme dans la plupart des marchés, bien qu'elle puisse se faire sur les prix, la qualité et les quantités, la concurrence est bénéfique pour les consommateurs. Une concurrence farouche entre les différents offreurs d'un même marché a tendance à contribuer à la baisse progressive des prix pratiqués, notamment avec la veille concurrentielle qui prévaut actuellement. La baisse du taux de prime qui s'observe dans le cas d'espèce serait éventuellement une conséquence de ce phénomène aux effets pervers. Cette idée est soutenue par la fixation d'un prix planché qui vise à protéger les offreurs du marché. Le taux minimal est fixé à **0,2%** sur le marché afin garantir un minimum de couverture pour le risque et aussi annihiler d'une certaine façon les effets de la concurrence. Par ailleurs, les pratiques sur le marché confirment que la plupart des certificats émis pour la couverture minimale sur les facultés à l'importation se fait très souvent au taux minimal sans tenir compte des critères susceptibles de faire l'objet de surprimes (âge du navire, pavillon, séjour à quai, transbordement...). Cette situation illustre la pression concurrentielle que vivent les Assureurs au sujet de cette couverture. Tous ces éléments mettent en évidence la probable existence d'une sous tarification qui fausse la mutualité des risques et qui est par conséquent néfaste pour l'activité.
- **La couverture optimale de l'ensemble des importations sujettes à l'obligation d'assurance**: les précédentes analyses montrent bel et bien que les importations ne sont pas entièrement couvertes. Les seules années qui semblent avoir fait l'objet d'une couverture optimale sont les exercices 2012 et 2015. Cela est imputable aux effets positifs du processus de dématérialisation des opérations des commerces extérieurs. Il est donc clair que certaines marchandises restent encore non couvertes par l'assurance, soulevant la problématique de l'application de la Loi de 1975 vu que la vérification de l'existence et de la conformité du certificat d'assurance ne semble toujours pas constituer un élément indispensable au dédouanement des marchandises et des biens¹³.
- **Les marchandises importées font très souvent l'objet d'une couverture d'assurance souscrite à l'étranger** par les soins du vendeur qui commercialise la marchandise en

¹³Voir la note de service de la Direction Générale des Douanes référencé N°109/MINFI/DGD du 25 mars 2020

valeur CAF. Mais, cette situation ne dédouane pas les importateurs camerounais de l'assurance locale qui ne jouera plus que comme une simple contre-assurance ou une assurance de substitution. Dans le cas d'espèce la couverture principale est celle souscrite à l'étranger et la couverture locale n'agit qu'en cas de défaillance de la première ou en recours subrogatoire. Cette « double assurance » est très souvent mal comprise par les importateurs et leurs représentants qui finissent par confondre le produit à une simple taxe douanière.

- **La perception du produit d'assurance assimilé à une taxe** : l'obligation d'assurance qui s'applique à cette couverture d'assurance tout comme en RC automobile est très souvent perçue par les assurés comme étant une taxe supplémentaire prélevée par les autorités publiques. Ce qui pourrait d'ailleurs expliquer le comportement des importateurs et de leurs représentants face à la souscription de cette couverture d'assurance. En effet, cette perception et cette méconnaissance du véritable rôle de cette couverture d'assurance est à la racine de la problématique soulevée dans cette étude. N'ayant pas conscience du rôle véritable de ce produit d'assurance, le consommateur (ici les importateurs et leurs représentants) a tendance à adopter un comportement similaire à celui d'un consommateur face à un nouveau produit.

Le consommateur face à un nouveau produit s'interroge sur lequel de ses besoins celui-ci peut satisfaire. Très souvent, il n'est même pas conscient de tous ses besoins. C'est principalement à ce niveau que devrait intervenir les Assureurs d'autant plus qu'il s'agit d'un produit d'assurance obligatoire. « La loi d'obligation d'assurances des facultés à l'importation (...) ne devrait pas être prise par les Assureurs comme acquis éternel, mais comme un coup de pouce des autorités pour nos compagnies, afin de leur permettre de se développer »¹⁴. Le consommateur du produit est donc enclin à développer des pratiques et des comportements réfractaires susceptibles de dénaturer le produit d'assurance qui est une protection de l'assuré contre les conséquences économiques et financières que peuvent générer les dommages subis par ses marchandises. En conséquence, le consommateur cherchera à adopter des comportements et des astuces pour échapper à la souscription de ladite couverture d'assurance.

Au regard de tout ce qui précède, il est difficile d'affirmer avec certitude que le risque associé à la couverture des facultés s'est amélioré durant ces dernières années. Néanmoins, cet

¹⁴Daniel SIBE, 2014

indicateur montre à quel point les Assureurs sont en train perdre leur emprise sur ce produit d'assurance. Par contre, les déphasages observés entre la tendance des importations et celle du chiffre d'affaires des facultés traduisent bel et bien des fuites de chiffre d'affaires sur la période 2005/2017. Ces pertes sont imputables à la pression concurrentielle, à la perception des Assurés sur ladite couverture d'assurance et à des manquements observés sur l'application de l'obligation d'assurance.

Cette situation est une « alarme » qui devrait attirer l'attention des Assureurs Transport vu l'importance des capitaux non captés sur la période allant de 2005 à 2017 et aussi pour la survie de ce produit d'assurance. La couverture des facultés à l'importation regorge donc encore aujourd'hui d'énormes opportunités d'affaires à exploiter. Puisque le marché en question est sujet à l'interaction de plusieurs corps de métier, l'exploitation des dites opportunités n'est possible que par biais d'une forte solidarité entre les offreurs du marché que représentent les Assureurs.

LIMITES ET RECOMMANDATIONS

Ce travail présente quelques limites relatives aux données utilisées, aux méthodes et aux outils utilisés pour atteindre nos objectifs.

En ce qui concerne les données usitées, une analyse semblable effectuée sur les informations collectées à travers la base de données de la plateforme e-GUCE pourrait apporter plus de détails et de certitudes quant aux effets de la concurrence sur la baisse de la part des primes captées par les Assureurs. Plus précisément, ces données pourront permettre d'observer l'évolution de la part des primes d'assurance servie aux intermédiaires (notamment les courtiers).

Les méthodes d'analyse usitées pour extraire la part du chiffre d'affaires correspondant à l'assurance des facultés à l'importation repose sur les principes d'estimations. N'ayant pas pu entrer en possession d'une statistique renseignant de façon précise sur ce chiffre, nous avons procédé par une estimation ponctuelle, soit 70% du chiffres de la Branche Transport. L'usage des chiffres exacts pourrait également apporter plus de visibilité et de lisibilité sur le phénomène mis en évidence dans cette étude.

En outre, il importe de préciser que l'obligation d'assurance s'applique sur les marchandises et biens importés ayant une valeur FOB minimale de **500 000 F CFA**. Cette étude ne prend pas en considération cette condition qui pourrait avoir des effets sur les résultats obtenus.

Malgré ces limites, la présente étude nous permet de tirer quelques enseignements et de formuler quelques recommandations en l'endroit des Assureurs du marché de l'Assurance au Cameroun. Nous constatons une discordance de tendances entre le chiffre d'affaires de l'assurance des facultés et des importations qu'elle couvre. Cette situation se traduit par un manque à gagner des Assureurs sur le marché y afférent. Ce manque à gagner est imputable à la pression concurrentielle, à la perception qu'ont les Assurés au sujet de ladite couverture et aux manquements à l'observation de la loi obligeant la souscription d'une assurance à l'importation. L'importance des capitaux en jeu devrait susciter l'attention des Assureurs qui devront agir solidairement pour pouvoir éviter de telles fuites d'affaires dans les exercices avenir. Le marché de l'assurance faisant intervenir plusieurs corporations de métiers tout aussi fortes les unes que les autres, les Assureurs transports devraient commencer par sensibiliser sur la nature et l'importance du service qu'ils proposent. Cette sensibilisation devrait

s'accompagner par la lutte contre la sous tarification qui dénature le produit d'assurance et altère d'une certaine façon l'image des Assureurs. La fixation d'un taux de prime plancher constitue déjà d'un point de vue économique, une protection des offreurs du marché. Mais, cette protection devrait aller au-delà de cette mesure puisque nous sommes dans le cadre d'un marché assez particulier où il est nécessaire de faire preuve d'une gestion prudentielle visant à maintenir l'équilibre financier de la mutualité constituée. Sans toutefois nuire à l'instauration d'une concurrence saine, il serait pertinent que les Assureurs définissent des délais de réponses aux demandes de certifications dont la non observation pourrait être sanctionnée par une assurance par défaut faisant participer tous les Assureurs intervenants sur la branche. Cette mesure permettrait également de s'adapter aux objectifs de désengorgement des ports visés par les autorités publiques. Aussi, les marchandises et les biens débarqués au port sans avoir fait l'objet d'une couverture d'assurance souscrite préalablement au moment des préalables à l'importation devraient purement et simplement se voir appliquées les sanctions prévues par la loi. D'ailleurs le processus de dématérialisation devrait permettre dans une certaine mesure une bijection entre les demandes d'importations et les certificats d'assurances accordés. Pour un meilleur suivi desdites affaires, les Assureurs gagneraient à solliciter de la part du GUCE ne serait-ce qu'enfin d'exercice, un Etat des primes nettes et accessoires afin de le comparer aux chiffres d'affaires des compagnies et aux montants des importations, afin mieux analyser les interactions des différents intervenants quant au respect de la réglementation qui organise ce marché et de mieux juger l'évolution des risques couverts au fil des années.

Par ailleurs, les fuites d'affaires observées sur la période traduisent également des pertes non négligeables pour le régulateur qui est l'instance suprême de ce marché. En effet, l'absence de l'assurance observée sur certains biens induit des manques à gagner au niveau de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et des frais de contrôle qui s'appuie sur le chiffre d'affaires. Aussi, cette couverture d'assurance vise à lutter contre la fuite des capitaux vers l'étranger et donc à atténuer les déficits observés sur la balance des paiements. Il serait donc important que le régulateur du marché fasse du certificat d'assurance une pièce exigible au dédouanement de la marchandise de telle sorte que celui-ci soit effectivement accordé dans les préalables à l'importation et non après.

Une autre solution nous est inspirée par le principe de reversement des frais ASAC collectés par le biais de la plateforme e-GUCE. En effet, les frais ASAC sont collectés par différentes

compagnies et reversés à l'ASAC sur la base d'un état mensuel fournis par le GUCE. De manière analogue, les intermédiaires (Agent généraux, les courtiers et autres apporteurs d'affaires) devrait être intégrer dans la plateforme. Les champs relatifs aux commissions seront balisés conformément aux taux de commissions prévus par la réglementation (minimum 10% et maximum 20% pour les facultés maritimes, 18% pour les autres facultés¹⁵). Les commissions pourront être reversées par les compagnies d'assurances par le biais d'un état mensuel délivré par le GUCE. Cette solution a le mérite de s'arrimer au processus de dématérialisation des opérations du commerce extérieur et permettre de protéger toutes les parties à savoir les assureurs, les intermédiaires et par conséquent les assurés pour un marché plus équitables.

¹⁵ Arrêté n° 00022/MINEFI/DCE/A du 22 janvier 1999

CONCLUSION

Est-ce que la tendance évolutive des primes d'assurances/facultés épouse celle des importations qu'elles couvrent ? C'est la question principale à laquelle nous nous proposons de répondre tout au long de ce travail. Cette question repose sur l'obligation d'assurance des marchandises et facultés à l'importation contenue dans la Loi N^o 75/14 du 8 décembre 1975, son Décret N^o 79/334 du 6 août 1976 et son Arrêté N^o 102/MINEFI/MINEP du 27 avril 1977. Toutefois, l'étude menée ici ne se limite pas à y apporter une réponse simpliste mais, elle traite également des causes et effets des éventuelles disparités susceptibles d'être observées à travers cette comparaison. Le cas échéant, nous formulons à travers nos analyses quelques éléments de solutions permettant de capter de façon optimale les primes d'assurance afférentes à la couverture des facultés à l'importation.

Parler des importations, c'est s'intéresser à la valeur agrégée des marchandises et biens importés dans le pays sur une année. Elles correspondent donc à l'assiette de primes sur laquelle s'applique le taux de primes permettant d'obtenir la prime d'assurance afférente à la couverture par assurance des marchandises à l'importation. Par conséquent, il s'agit d'une comparaison effectuée entre l'évolution de la prime (chiffre d'affaires) et de l'assiette de primes (les importations) observées sur la période allant de 2005 à 2017. Les analyses développées ici inspireront les Assureurs dans le cadre du suivi et de la surveillance de cette couverture d'assurance qui représente une opportunité d'affaire certaine.

Pour résoudre la problématique posée dans cette étude, nous commençons par faire une description séparée de l'évolution des primes d'assurances et des importations afin d'obtenir les tendances moyennes observées sur chacune de ces grandeurs au fil du temps. Cette tâche est réalisée via une analyse descriptive qui permet de ressortir des graphiques illustratifs des pics et des creux. Par suite, nous procédons à une analyse de l'évolution croisée des primes d'assurances et des importations afin de mettre en évidence les disparités ou déphasages traduisant les pertes de chiffre d'affaires réalisées par les Assureurs tout au long de la période. Cette même comparaison permet d'obtenir un indicateur simpliste reflétant l'évolution de l'appréciation du risque y afférents par les Assureurs du marché. Cet indicateur constitue un outil qui permettra aux Assureurs de capter leurs attitudes vis-à-vis de ce risque au fil des années. Enfin, nous nous proposons de pousser nos analyses afin de ressortir quelques idées permettant d'ajuster la tendance observée sur les primes d'assurances à celle observées sur les

importations afin que les Assureurs puissent capter de façon optimale le chiffre d'affaires que leurs offre ce produit d'assurance.

Ces différentes analyses nous permettent de constater que sur la période allant de 2005 à 2017, les primes d'assurances facultés ont suivi une tendance moyenne décroissante contrairement à celle qu'ont connu les importations. Cette discordance se traduit par des fuites de chiffres d'affaires qui ont échappé à l'assurance durant cette période. L'importance des capitaux non captés par l'assurance devrait alerter le marché qui devrait prendre des mesures y relatives. L'avènement du guichet unique et de la dématérialisation en passant par l'uniformisation du certificat d'assurance et la constitution de la commission transport maritime qui permet de réunir les assureurs transport autour d'une même table pour discuter des défis du marché, constituent des événements qui ont eu un impact positif quant à l'amélioration des primes captées. Toutefois, le ratio primes d'assurances sur importations suivi sur la période allant de 2005 à 2017 témoigne d'une baisse drastique qui devrait se traduire uniquement par une amélioration du risque lié à la couverture des facultés à l'importation. Mais, il faut dire que cette baisse reflète également les effets pervers de la concurrence sur les prix que témoigne ce marché, la perception qu'ont les Assurés au sujet de cette couverture et l'inobservance de l'obligation d'assurance. Il apparaît donc urgent de trouver des voies et moyens afin de permettre un ajustement des primes d'assurance facultés aux importations qu'elles sont supposées couvrir. Cet ajustement devrait tenir compte des contraintes actuelles des opérations portuaires marquées par des délais limités dans une perspective de désengorgement. Ce défi appelle principalement à la solidarité des Assureurs vis-à-vis des corps de métier avec lesquels ceux-ci interagissent dans le cadre de ce marché. Et, le régulateur de ce marché que représente l'Etat, réalisant aussi du manque à gagner quant au prélèvement de la taxe devrait faire du certificat d'assurance, une des pièces conditionnant l'initiation de la procédure d'importation de marchandises et des biens sur le territoire Camerounais. Une solution serait aussi d'inclure les différents intermédiaires dans le processus de dématérialisation afin de permettre une meilleure transparence et veiller au respect de la réglementation.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Assamoi Anassa E. "L'assurance maritime et transports dans les pays de la CIMA, les assurances facultés, Aspects juridiques et techniques", Edition frat mat.
- Associations des Sociétés d'Assurances au Cameroun (2006 - 2018), "Rapport sur le marché Camerounais des assurances".
- Ayangma Amang P. (2009), "L'Assurance Transport en zone CIMA", Rencontres AMRAE.
- BAD (2015), "Cameroun Note sur le Secteur des transport", Département des Transports, du Développement Urbain et des TIC.
- CNUCED (2018), "Etude sur les transports maritimes".
- Direction Générale des Douanes (2018), "Manuel des procédures de dédouanement au Port Autonome de Kribi".
- Fédération Française des Assurances (2017), "L'assurance transport en 2016", Pôle des études économiques et statistiques.
- GUCE (2016), "Guide d'utilisateurs des procédures dématérialisées".
- GUCE (2016), "Les avancées de la dématérialisation des procédures du commerce extérieur", Atelier de sensibilisation et d'information sur les avancées de la dématérialisation des procédures.
- Institut National de la Statistique (2014), "Annuaire statistiques de 2012 à 2013", Département des Synthèses Statistiques et des Analyses Economiques.
- Institut National de la Statistique (2014), "Le Commerce Extérieur de l'année 2013", Département des Synthèses Statistiques et des Analyses Economiques.
- Institut National de la Statistique (2017), "Le Commerce Extérieur 2016", Département des Synthèses Statistiques et des Analyses Economiques.
- IUMI (2015 - 2018), "Global Marine Insurance Report".
- Oudani M. (2016), "Optimisation des problèmes de transport multimodal", Université du Havre.
- Port Autonome de Douala (2014), "L'importation au Port Autonome de Douala: comment importer".
- Quashie F. et Al. (2017), "L'assurance maritime: évolution de la perception du risque", ISEMAR Note de synthèse N 192 - Septembre 2017.
- Sibe D. (2014), "Le développement et la gestion de l'assurance transports/facultés au Cameroun", mémoire soutenu à l'IIA.
- Syndicat des assureurs maritimes de France (2010), "Incoterms 2010".

ANNEXES

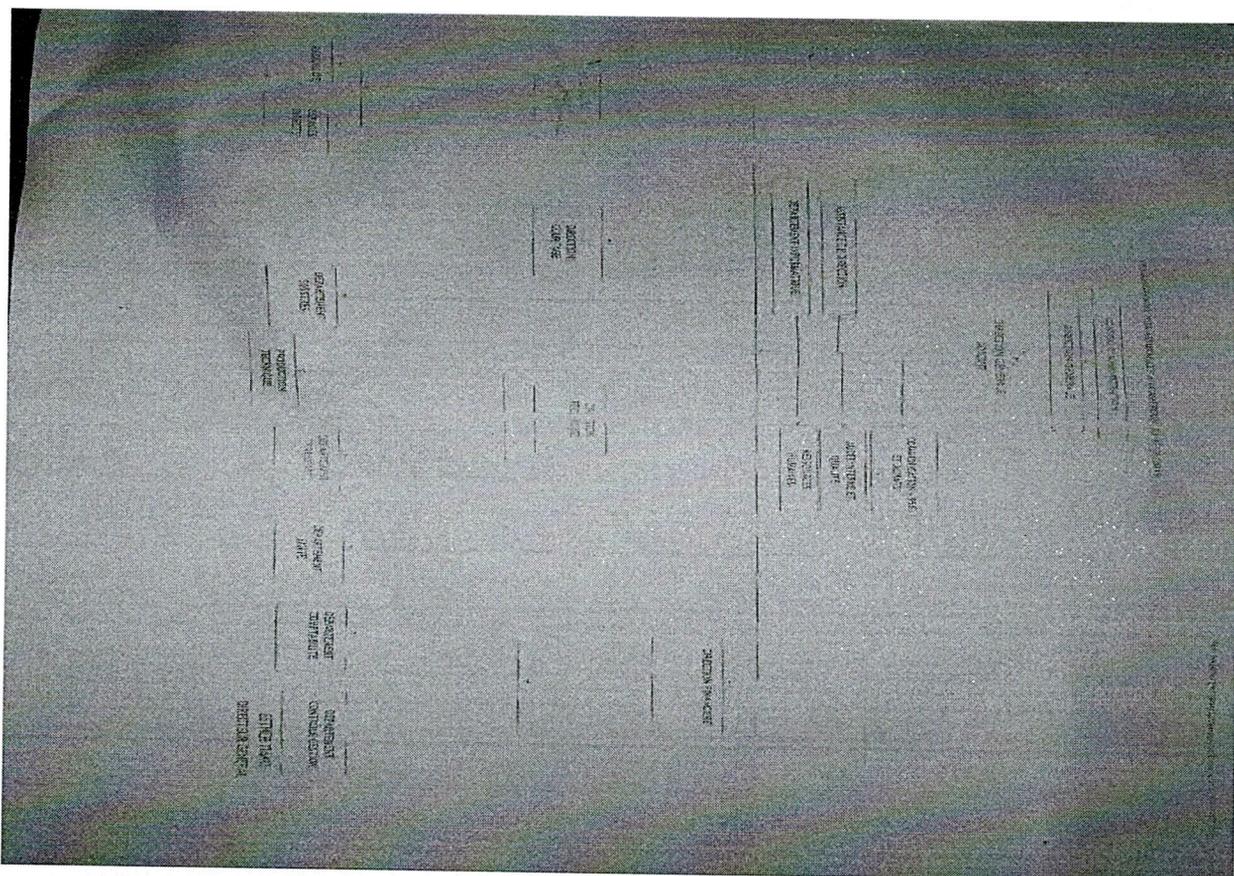
Annexe 1 : Brève Présentation de la structure de stage NSIA

Créée en 1995 en Côte d'Ivoire par **Jean KacouDiagou**, la Nouvelle Société Interafricaine d'Assurance démarre ses activités en juillet de la même année. En 1996, NSIA rachète les filiales vie et Non-vie des Assurances Générales de France (AGF). Le Groupe **NSIA-AGCI** ainsi formé servira de socle au futur édifice que ne tardent pas à mettre en place les nouveaux promoteurs. Durant la décennie suivante, à partir de sa base ivoirienne, **NSIA** va réaliser une remarquable expansion qui combine croissance interne et externe. De 1996 à 2007, par des fusions acquisitions et rachats des compagnies privées et nationales, la compagnie tisse sa toile pour étendre son champ d'action. Chronologiquement les filiales suivantes voient le jour : **NSIA Bénin** (1996), **NSIA Gabon** (2000), **NSIA Sénégal** (2002), **NSIA Congo** (2004), **NSIA Togo** (2005), **NSIA Guinée Bissau** et **NSIA Cameroun** (2007). Pour ce qui est de cette dernière, Ce groupe entre en partenariat avec la Compagnie ACTIVA Assurances en 2000 au Cameroun. Ce partenariat prend fin en 2006. C'est ainsi qu'en 2007 **NSIA Assurances Cameroun** voit le jour.

NSIA Assurances Cameroun est régie par l'agrément Ministériel N°00200/MINIFI05/02/08 pour pratiquer en République du Cameroun, les opérations d'assurances visées par l'**article 328 du Code CIMA**. C'est une société anonyme au capital social de **F CFA 3 136 840 000** entièrement libérés dont le siège social se trouve à Douala au lieu dit Plateau Joss Bonandjo. Dirigée par un Conseil d'Administration et managée par un Directeur Général, l'activité commerciale de l'entreprise consiste fournir à ses clients (Assurés, Souscripteurs, ...), le meilleur service d'assurance, tout en l'adaptant à ses besoins particuliers. Globalement, l'offre de service d'assurance couvre l'ensemble des garanties dommages allant des garanties dites classiques aux garanties dites spécifiques (les risques techniques). Et la distribution de ses services se fait à travers un réseau d'agents généraux, de bureaux directs et d'un réseau de partenaires constitués de courtiers.

L'ensemble des activités de la société repose sur une structure organisationnelle et fonctionnelle mettant en relation un ensemble de services interagissant au sein de l'entreprise pour permettre à cette dernière de mieux interagir à son tour avec son environnement. Son système d'information est très marqué par son niveau de maturité digital et surtout par son système gestion qui fait l'objet de sa certification ISO9001 version 2015 obtenu en 2017 son l'impulsion du groupe NSIA.

Pour atteindre ses objectifs, et ainsi mener à bien les missions par lui assignée par les Actionnaires à travers l'Assemblée Générale, la société NSIA ASSURANCES CAMEROUN est structurée selon l'organigramme ci-dessous pris en application de la délibération du Conseil d'Administration en sa 18ème session ordinaire du 01 août 2019 fixant l'organisation interne de la société :



Affecté au Département Transport, il nous apparait nécessaire d'en faire une brève description. Il s'agit une des entités certes sous la Direction Technique qui agit avec une certaine « autonomie », puisqu'elle gère sa production (ses ventes, ses sinistres et le service après-vente) du fait de sa spécificité.

A l'image du marché de l'Assurance Transport, l'essentiel des risques en portefeuille porte sur l'assurance des facultés à l'importation couverte à travers les garanties « FAP-Sauf » en aérien et l'« Accident majeur » en aérien. Ici la production des conventions est faite avec les clients (transitaires ou importateurs). Néanmoins, on note la présence de quelques polices Corps et RC Transporteur/Transporteur pour compte qui d'ailleurs font l'objet de réassurance, le marché n'étant très souvent pas capable de conserver ces types de risques.

Annexe 2 : Processus d'importation des marchandises

- **Les préalables** : Tout commence par une inscription au fichier des importateurs (e-GUCE, ministère du commerce), l'obtention d'une autorisation préalable auprès des ¹⁶ministères techniques, faire une déclaration d'importation (e-GUCE, Mincommerce, SGS), la domiciliation dans une banque, l'obtention d'un certificat d'assurance (e-GUCE, Assureurs), l'obtention de l'attestation de vérification à l'importation (SGS¹⁷), du CIVIO (SGS), et du bordereau électronique de suivi des cargaisons (BESC,CNCC).
- **La prise en charge** : l'obtention du manifeste électronique (Amateur/Consignataire), les opérations portuaires (Aconier), la reconnaissance et le dénombrement des colis (ECOR, Brigade douanes).
- **Le dédouanement à proprement dit** : l'enregistrement de déclaration en douane (SYDONIA, CDA), le paiement de la redevance portuaire (PAD, e-GUCE), l'obtention du certificat de contrôle technique, le paiement électronique (e-GUCE, Banque), l'obtention de l'attestation de dédouanement, l'obtention du bon à enlever ;
- **Enlèvement vers Cameroun** : l'obtention du document portant la mention « bon à délivrer » (Consignataire), l'obtention de l'autorisation d'enlèvement (PAD), d'une fiche RDV scanner (SGS) ; d'un bon de livraison (Aconier) ; du rapport de passage scanner (SGS) ; d'une visite (Douanes/Aconiers) ; d'un bon de sortie (Aconier) et du constat de sortie (Douanes).

Annexe 3 : Présentation des données et des différentes sources

¹⁶ MINCOMMERCE, MINADER, MINEPIA, MINSANTE, MINEP, MINMIDT, MINFOF, MINFI, MINT

¹⁷Société chargée de la sécurisation de toutes les recettes douanières (importations et exportation) et dont les missions consistent à :

- assurer la continuité des opérations commerciales
- accélérer les traitements des dossiers du Commerce Extérieur
- minimiser les risques et pertes de temps sur la chaîne des opérations relevant du Commerce Extérieur
- fournir les informations aux opérateurs économiques sur la nature et le contenu des procédures en matière de Commerce Extérieur.

Année	Importations (statistiques Douanières) en milliard de FCFA	Exportations (statistiques Douanières) en milliards de FCFA	CA Transport Aérien millions Fcfa	CA Transport Maritime millions Fcfa	CA Autres Transport millions Fcfa	Indice des prix à la consommation base 100 en 2010
2005	1 524,20	1 670,20	3 120,30	12 768,20	2 898,30	85,75
2006	1 648,10	1 952,60	6 263,20	10 908,60	3 178,90	90,14
2007	1 773,20	2 052,31	4 802,90	10 753,10	3 641,10	90,97
2008	2 096,00	2 358,45	4 286,00	10 331,20	2 672,30	95,82
2009	2 086,75	1 667,12	1 648,30	11 030,99	2 952,70	98,74
2010	2 530,53	1 912,10	1 512,85	11 983,40	3 914,60	100,00
2011	3 209,78	2 133,60	2 912,15	14 396,60	2 899,90	102,94
2012	3 325,17	2 182,14	2 892,17	19 358,90	1 816,62	105,76
2013	3 285,08	2 230,68	2 616,78	18 720,70	2 867,60	107,92
2014	3 747,28	2 557,86	2 369,50	15 138,70	2 111,70	109,93
2015	3 575,15	2 262,60	2 020,10	17 372,90	2 943,60	112,87
2016	3 087,36	2 370,80	3 453,40	13 016,42	2 243,10	113,85
2017	3 054,28	1 881,90	2 122,60	6 892,30	1 245,54	114,58
2018	3 405,17	1 966,90				115,81
SOURCE: INS Cameroun, Annuaire statistiques annuels			SOURCE: ASAC, Rapports sur le marché camerounais des assurances		SOURCE: Banque Mondiale, base de données.	

REPARTITION DES PRIMES PAR TYPOLOGIE DE RISQUE TRANSPORT (IUMI)

INTERNATIONAL UNION OF MARINE INSURANCE (IUMI)

Année	Libellés	Corps de navire (Hull)	Facultés (cargo)	RC (liability)	energie /offshore	TOTAL
2014	montant (USD billions)	7,5632	16,9194	2,1516	5,9332	32,6
	proportion	23,20%	51,90%	6,60%	18,20%	100%
2015	montant (USD billions)	7,475	15,8171	2,1229	4,485	29,9
	proportion	25%	52,90%	7,10%	15%	100%
2016	montant (USD billions)	6,875	15,125	1,925	3,575	27,5
	proportion	25%	55%	7%	13%	100%
2017	montant (USD billions)	6,84	16,245	1,995	3,42	28,5
	proportion	24%	57%	7%	12%	100%
2018	montant (USD billions)	7,0516	16,5886	1,9363	3,3524	28,9
	proportion	24,40%	57,40%	6,70%	11,60%	100%

SOURCE : Rapports annuels IUMI (2014 – 2018)

TABLE DES MATIERES

DEDICACE *i*

<i>REMERCIEMENTS</i>	<i>ii</i>
<i>SIGLES ET ABREVIATIONS</i>	<i>iii</i>
<i>LISTE DES TABLEAUX</i>	<i>iv</i>
<i>LISTE DES GRAPHIQUES</i>	<i>v</i>
<i>AVANT-PROPOS</i>	<i>vi</i>
<i>RESUME</i>	<i>vii</i>
<i>ABSTRACT</i>	<i>viii</i>
<i>SOMMAIRE</i>	<i>ix</i>
<i>INTRODUCTION GENERALE</i>	<i>1</i>
<i>Partie I : GENERALITES SUR L'ASSURANCE TRANSPORT</i>	<i>5</i>
CHAPITRE I: HISTORIQUE, FONDEMENT ET ENCADREMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORT.....	6
I. L'OPERATION DE TRANSPORT.....	6
I.1 Transport ferroviaire.....	6
I.2. Transport routier.....	7
I.3 Transport maritime.....	7
I.4 Transport aérien.....	7
I.5. Transport fluvial.....	8
I.6. Pipeline.....	8
I.7. Transport multimodal.....	8
II. L'ASSURANCE MARITIME ET TRANSPORT.....	9
CHAPITRE II RISQUES INHERENTS AU TRANSPORT.....	12
I. RISQUES COMMUNS DU TRANSPORT.....	12
I.1. Risques Ordinaires.....	12
I.2. Risques Exceptionnels.....	13
II. RISQUES PARTICULIERS DU TRANSPORT.....	14
<i>Partie II : AJUSTEMENT DES PRIMES D'ASSURANCES FACULTES AUX IMPORTATIONS SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS</i>	<i>16</i>

CHAPITRE III: CONTEXTE DE L'ASSURANCE TRANSPORT DES FACULTES SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS	17
I. Historique de l'Assurance transport des facultés sur le marché Camerounais	17
II. Quelques travaux menées sur l'Assurance transport au Cameroun.....	20
III. Etat actuel de la couverture de l'Assurance transport des facultés sur le marché Camerounais	21
CHAPITRE IV: AJUSTEMENT DES PRIMES FACULTES AUX IMPORTATIONS .	23
I. Analyse de l'évolution des chiffres du Commerce Extérieur : importations et exportations	23
II. Analyse de l'évolution des chiffres de la branche transport : Assurance sur facultés 25	
III. Inadéquation des tendances sur les importations et les chiffres de l'Assurance sur facultés : perspectives et opportunités.....	28
<i>LIMITES ET RECOMMANDATIONS</i>	38
<i>CONCLUSION</i>	41
<i>REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES</i>	43
<i>ANNEXES</i>	44
<i>TABLE DES MATIERES</i>	47

