

403-34

MEMOIRE DE STAGE

0000000

Sujet :

L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES FACULTES MARITIMES PAR DES COMPAGNIES LOCALES
EST-ELLE UNE SOLUTION AU DEFICIT AUTOMOBILE AU SENEGAL.

Ameth Saloum SOW

INTRODUCTION

CH I) - Les conditions d'assurances maritimes

PI) - Les Garanties généralement offertes

A) Points communs aux diverses garanties

B) Divergences

PII) - Les principaux contrats de vente maritime

A) La vente C A F

B) La vente F O B

CH II) - L'assurance locale obligatoire des facultés maritimes

PI) - L'importance de la mesure

A) Tableau prévisionnel sur importations 1977

B) Commentaires

PII) L'inadéquation de l'environnement structurel

A) Le sous-développement des structures d'assurance

B) L'insuffisance des infrastructures portuaires

C) Conséquences

CH III) - La formulation de l'assurance locale obligatoire

PI) - Les systèmes applicables

A) Une réglementation stricte

B) Une réglementation souple

PII) - Le contrôle

A) Par les Polices d'Assurances

B) Par la sortie des devises.

C) Par le Contrôle Douanier

CONCLUSION .-

L'assurance de la Responsabilité Civile automobile est devenue obligatoire par la Loi n° 74-33 du 18 Juillet 1974, appliquée par le décret n° 74-865 du 26 Août 1974 ; le 1er Janvier 1975, les textes entraient en vigueur.

Depuis, la situation de l'assurance automobile n'a cessé d'empirer, si l'on s'en tient aux statistiques officielles et aux déclarations du Monde des Assurances.

A la fin de l'année 1975, le taux de sinistre de l'exercice aux primes acquises à l'exercice de la même période, s'est élevé à 106,06 %. Pour 1978, il est monté à 130,51 % pendant que l'automobile représentait près de 60 % du Portefeuille global des Compagnies d'Assurances. Le déficit est donc allé s'accroissant, d'année en année, pendant que le poids de l'automobile devenait de plus en plus insupportable.

Plusieurs causes ont été données pour expliquer le phénomène :

- l'inadéquation du Droit aux réalités sociales en premier lieu ; le Code Napoléonien que reprend pour l'essentiel notre Code des Obligations Civiles et Commerciales, ne correspondant pas à l'état d'évolution des moeurs et de la société sénégalaise en général. Ainsi de la présomption de responsabilité du conducteur du véhicule sinistré et qui augmente considérablement la charge des sinistres. Ainsi de la réparation des préjudices corporels en matière d'accident d'auto dont l'Assemblée Nationale Sénégalaise vient de refuser le projet de forfaitisation.

- Le coût des dommages matériels :

Le prix des pièces détachées évolue chaque année d'environ 50 %

Les honoraires d'expertises atteignent des prix prohibitifs ; voyons à ce titre, quelques éléments du barème établi de concert par les Assureurs et l'Ordre des Experts agréés :

Valeur du sinistre en FRANCS CFA	Coût de l'expertise en FRANCS CFA
100.000 à 120.000	9.000
120.000 à 150.000	10.000
150.000 à 200.000	12.000
200.000 à 300.000	13.500
300.000 à 400.000	15.000
400.000 à 500.000	18.500
500.000 à 1.000.000	21.000
1.000.000 à 2.000.000	25.000
Plus de 2.000.000	cas / cas

.../...

- Le coût des dommages corporels

La magnanimité des Juges dans la détermination des indemnités accordées aux victimes d'accidents de la circulation ; la conception extrêmement large de la famille africaine, les frais d'avocat et les honoraires des Médecins, sont autant de charges qui élèvent le coût des sinistres à des taux intolérables.

En 1976, par exemple, les indemnisations corporelles ont représenté 70 % du total des prestations des Assureurs.

De plus, la Loi n° 77-68 du 4 Juin 1977 a accru les droits de douane sur les véhicules de plus de 9 CV, et dans le but de créer des recettes pour la gestion des collectivités locales décentralisées, l'Etat a augmenté la taxe sur le chiffre d'affaires (18 %), ainsi que la taxe sur les prestations de services (12,36 %).

Les charges des Compagnies d'Assurances, semble-t-il, sont devenues intolérables, si l'on y incorpore une inflation galopante dont le taux annuel est estimé à 10 % en moyenne. Cela a donc été la levée des boucliers, les Assureurs faisant de leur mieux pour lutter contre l'asphyxie progressive, le poids de l'automobile ainsi présenté, posant un problème de survie du secteur de l'assurance dans notre Pays.

Des mesures ont donc été imaginées pour résorber le déficit :

- Au sein des Compagnies d'Assurances, on enregistre un double mouvement tendant à réduire les charges d'exploitation et à renflouer les caisses.

Ainsi, le système de la transaction a été généralisé jusqu'à des montants pouvant atteindre 300.000 Frs CFA de dommages, les Assureurs discutant directement avec les propriétaires et réparateurs des véhicules accidentés en vue de tomber sur un accord de règlement.

De plus, on trouve des compagnies qui portent atteinte à la réglementation en vigueur, en obligeant les assurés à prendre certaines garanties facultatives pour relever les taux de prime. Il en va ainsi des garanties complémentaires telles que la couverture contre le vol, le bris de glace, les personnes transportées...

Un accord est aussi intervenu entre compagnies, instituant un Pool de Coassurance pour les véhicules faisant du transport public de voyageurs qui, semble-t-il, réduit la charge des sinistres pour les compagnies.

- Au niveau du Ministère de Tutelle, un projet de personnalisation du risque par l'application de la clause "BONUS-MALUS" est utilisé par les Compagnies depuis SEPTEMBRE 1979, qui taxe l'assuré de 20 % dès le premier sinistre.

.../...

- - Un autre projet tend à éliminer les droits de douane sur certaines pièces détachées.

Et puis, il y a les relèvements successifs du tarif automobile ; en 1963, le tarif avait été augmenté de 15 %. Entre 1978 et 1979, 40 % d'augmentation en moyenne, sont venues s'ajouter au relèvement de 1963. Et les Compagnies estiment encore insuffisants les efforts déployés. On préconise donc à l'heure actuelle, un changement de l'orientation générale du marché de l'assurance au Sénégal. Prospection de nouvelles voies capables de dégager des bénéfices, ce qui permettrait à la fois de résorber le déficit automobile ou tout au moins de l'atténuer, et de permettre aux Assureurs de jouer leur rôle d'investisseurs institutionnels.

C'est dans ce cadre que l'on s'est enfin aperçu qu'au Sénégal, la majeure partie de l'Assurance maritime était souscrite en dehors du pays, du fait de la compétition des taux. On a donc établi un projet de texte dont l'ambition est de rendre obligatoire l'assurance des importations sénégalaises par des Sociétés d'Assurance de droit local. On pense généralement que l'adoption d'une telle mesure permettra au moins, de doubler la production dans ce domaine, et, de réaliser les voeux des Assureurs.

Un tel projet mérite cependant une étude approfondie qui tienne compte à la fois du stade de croissance économique dans lequel se situe le Sénégal, des capacités du marché local à absorber une telle révolution, des meilleurs moyens pour la réaliser, de l'opportunité de la mesure finalement. C'est à ces questions que nous allons essayer de répondre dans les pages à venir, en essayant d'abord de nous apesantir sur les conditions d'une bonne garantie maritime qui tienne compte des réalités du sous-développement technique et économique. Nous verrons donc successivement :

- Les conditions d'assurance maritime,
- L'assurance locale obligatoire des facultés maritimes
- La ~~formulation~~ juridique, avant de conclure sur la question.

CHI - LES CONDITIONS D'ASSURANCE MARITIME

P I) - Les garanties généralement offertes en assurance maritime. Si l'on s'en tient au "MARINE INSURANCE ACT" voté par la GRANDE-BRETAGNE en 1906, trois modes d'assurances sont généralement employés :

- le "WITH AVERAGE" (W.A.)
- le "FRANC D'AVARIES PARTICULIERES" (F.A.P.)
- la garantie "TOUS RISQUES"

Ces trois formes de garantie se présentent en escalier ; elles couvrent ensemble un certain nombre d'événements et se distinguent par des exclusions qui sont fonctions de l'accord entre l'assureur et son client.

A) Points communs aux diverses garanties.

Les trois contrats couvrent à la fois :

- 1) La perte totale de l'ensemble de la cargaison et la perte totale d'une partie distincte de celle-ci.
- 2) La responsabilité directe pour le sacrifice d'avaries communes et les contributions d'avaries communes.
- 3) Les frais de sauvetage; les frais spéciaux, les frais de conservation.
- 4) Les avaries particulières lorsqu'elles sont causées par l'échouement, le naufrage ou l'incendie du navire, ou lorsque la perte est imputable à l'incendie à bord, à l'abordage, au déchargement de la marchandise dans un port de refuge.
- 5) Les pertes et avaries imputables aux retards, vices propres et à la nature des marchandises, de même que celles qui sont dues à l'action intentionnelle du propriétaire des marchandises sont exclues.

B) Les divergences.

Les distinctions se situent principalement au niveau des avaries particulières imputables à des causes autres que celles dues à l'échouement, au naufrage ou à l'incendie du navire et à bord, l'abordage ou le déchargement de la marchandise dans un port de refuge.

- Le contrat "TOUS RISQUES"

Il garantit pleinement l'avarie particulière sauf pour les pertes imputables au coulage et pertes en poids considérées comme freinte.

- La garantie "WITH AVERAGE"

Elle couvre les avaries particulières uniquement dans le cas où elles atteignent un pourcentage déterminé et résultent du mauvais temps.

- La garantie F. A. P.

Elle exclut toutes les pertes partielles à moins qu'elles ne soient causées par un des risques énumérés au point n° 4.

Ainsi, la garantie "Tous Risques" couvre les risques de perte partielle par coulage, casse, échauffement, dommage par eau douce, contamination par d'autres marchandises, vol, pillage et non-livraison, alors que les garanties W A et FAP les excluent à moins que les pertes ne soient directement imputables à l'une des causes pré-indiquées.

En effet, la garantie anglaise W A ne couvre que les dommages ayant pour cause immédiate "un péril de la mer" ou "une fortune de mer", c'est-à-dire, les dommages qui ont pour cause immédiate la mer. C'est ce qui explique les exclusions précitées et qui fait de la garantie "Tous Risques" française, une convention plus complète.

Les importateurs africains, du fait des conditions portuaires souvent peu bonnes, devraient choisir cette "garantie" Tous Risques", pour la sécurité de leurs transactions. De surcroit, il serait souhaitable d'ajouter à cette garantie, une clause couvrant les troubles sociaux de tous genres, problèmes qui ne se posent pas particulièrement au Sénégal, mais qui doivent être pris en considération dans la plupart de nos pays.

P.II - Les principaux contrats de vente maritime.

Il s'agit essentiellement de la vente CAF et de la vente FOB.

A) La vente CAF (coût - assurance - frêt)

Dans ce type de contrat, le vendeur vend à l'acheteur non seulement la marchandise, mais il l'assure pour le compte du destinataire et vend le coût de son transport. Dans ce cas, le vendeur est tenu de charger les marchandises à bord du navire dans un délai prévu, de mettre à la disposition de l'acheteur tous les documents pour que ce dernier puisse exercer son droit de possession. Le transfert de propriété intervient dès que la marchandise est à bord du navire et la responsabilité du vendeur cesse à ce même moment.

B) La vente FOB (Free on board)

Dans ce cas, l'acheteur prend sur lui le chargement, le transport de la marchandise et soigne l'assurance. La responsabilité du vendeur se limite ici au coût des facultés et à leur acheminement jusqu'au Port. Il n'y a donc pas toutes les complications de la vente CAF.

Evidemment, l'Assureur a intérêt que ses clients nationaux importateurs achètent FOB et que ses exportateurs vendent CAF.

Nous remarquerons en plus, que l'acheteur en FOB ou même en CAF supporte toujours les risques, dès le moment où la marchandise est arrimée sur le navire, au port d'embarquement. Par conséquent, il devrait pouvoir choisir son assureur. C'est une question d'importance pour nos pays en développement, notamment en ce qui concerne nos importations.

Le transfert de technologie des pays industrialisés vers les nôtres, l'insuffisance de nos industries de transformation sont les causes principales du déficit de nos balances commerciales.

Ainsi, au Sénégal, la valeur totale des importations s'est élevée en 1977, à 187.547.201.097 Francs CFA, avec un taux d'accroissement annuel de 15 %, contre 130 milliards à l'exportation, avec un taux d'évolution inférieur de moitié.

Le Premier Ministre Sénégalaïs ne disait-il pas le 16 Octobre 1978, en ouvrant la conférence sur les transports maritimes : "Le défaut de maîtrise de ce secteur constitue un facteur de déséquilibre des balances de paiement et place le commerce extérieur de nos pays dans une position non compétitive et aggrave la dégradation des termes de nos échanges."

Une assurance obligatoire à l'importation des facilités maritimes aurait un impact certain sur la masse des primes émises sur le marché, sur les taxes que l'Etat en tirerait et permettrait peut-être un regain de l'investissement dans ce pays.

Une telle opération n'est cependant pas sans créer de problèmes. Les structures d'assurances sont-elles à même de traiter valablement un tel projet ? La sinistralité maritime ne risque-t-elle pas de s'accroître au point que l'on retomberait dans la situation actuelle de l'automobile ?

En vue de cerner davantage ces problèmes, nous allons dans un tableau indicatif, montrer l'impact que pourrait avoir une telle opération dans l'économie sénégalaïse, mais, nous ne manquerons pas de faire part de nos appréhensions quant à la réussite d'une telle affaire.

CHII - L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES FACULTES MARITIMES
PAR DES ASSUREURS LOCAUX.

P.I - L'Impact de la mesure.

A) Tableau prévisionnel sur la base des importations sénégalaises en 1977.

PRODUITS	VALEUR EN MILLIONS DE CFA	TAUX DE PRIME PONDÉRÉ	MONTANT DE LA PRIME EN CFA
Produits laitiers	3.796	0,55	20.879.000
Légumes, fruits, comestibles	I.468	I,75	25.698.192
Blé	4.608	0,25	II.522.000
Maïs	582	0,25	I45.510
Riz	II.263	I,65	I85.840.963
Noix de cola	4	2	85.985
Sucre	5.553	0,90	49.979.805
Conerves de fruits & Légumes	I.770	0,70	I2.396.015
Graisse et huile	I.767	0,25	4.419.434
Boissons alcoolisées	I.489	I	I4.892.290
Tabacs	I.708	I,25	II.360.457
Produits pétroliers	2.005	0,40	8.021.222
Minéraux combustibles	23.485	0,75	I76.I39.I88
Minéraux métallurgiques	32	0,20	65.235
Produits chim. inorganiques	I.736	I,10	I9.I02.I82
Produits chim. organiques	I.519	0,90	I3.679.000
Produits pharmaceutiques	2.812	0,60	I6.876.795
Engrais	I.234	0,40	4.937.365
Produits de toilette	665	0,70	4.658.007
Savons et produits d'entret.	473	0,70	3.312.585
Matières plastiques artific.	4.045	0,25	IO.II3.031
Articles de voyage, plastiques	229	0,25	574.I48
Caoutchouc	2.014	0,20	4.029.530
Peaux et cuirs	80	0,25	200.950
Soie, bourré de soie	29	0,45	I33.415
Textiles synthétiques	I.I65	I	II.659.546
Cotons	4.035	0,75	30.266.632
Papiers et cartons	4.I89	0,90	37.706.457
Articles de librairie	I.739	0,70	I2.I78.414
Bois et ouvrages en bois	2.I37	0,60	I2.822.493
Métaux communs	I6.782	0,35	58.739.375
Machines et appareils	I9.589	I,75	342.817.963
Appareils électriques	8.399	2	I67.993.839
Automobiles et cars	6.394	2	I27.880.936
Camions et camionnettes	6.I46	I,75	IO7.559.298
Pièces détachées auto	2.898	I,75	50.720.072
Autres pièces détachées	369	2	7.381.037
	I24.200.427.082		I.614.994.730

B) Commentaires.

Le tableau nous montre que pour une valeur de :
I24.200.427.082 francs CFA, l'assurance des risques ordinaires
aurait rapporté I.614.994.780 Francs CFA.

L'assurance des mêmes risques sur l'ensemble des importations sénégalaises en 1977, c'est-à-dire I87.547.201.027 francs, aurait rapporté I,7 milliards de Francs CFA de primes maximum aux compagnies d'assurance locales. Or, en 1977, l'encaissement maritime global était de I.I49.916.030 francs cfa. Cela nous amène à nous poser la question de savoir si l'obligation d'assurance peut résorber un déficit automobile estimé à 788.998.601 francs CFA en 1977.

Ne risque-t-on pas au contraire de nous trouver devant une situation doublement déficitaire à brève échéance, avec un portefeuille automobile mauvais, une situation maritime dont l'équilibre peut être précaire avec l'accroissement prévisible du taux de sinistre découlant naturellement de l'anti-sélection des risques qui est le corollaire de l'obligation d'assurance?

C'est à l'étude de ces problèmes que nous allons nous atteler maintenant, en essayant de faire un tour d'horizon des conditions d'accueil d'une telle réforme.

II - L'inadéquation de l'environnement structurel.

A) Le sous-développement des structures d'assurance.

I) L'encadrement technique

A ce niveau, seules une ou deux des compagnies d'assurance locales dispose d'un personnel capable de confectionner une dispache de règlement des sinistres maritimes ou de tarifer un risque ; la pratique est encore d'envoyer les documents à l'étranger, ce qui gonfle les frais de gestion.

Cette situation s'explique du fait de la longue présence d'assureurs étrangers sur le marché, dont les compagnies-mères avaient leur siège social dans l'ancienne métropole, le plus souvent et centralisaient tous les documents. Certaines sociétés ont donc maintenu la pratique à ce sujet, d'autant plus que ceux des cadres formés par l'Institut de Yaoundé et qui travaillent dans leur secteur d'origine, sont pour l'essentiel répartis dans les compagnies précitées. Ce manque de cadres a une autre conséquence toute aussi fondamentale.

2) L'inexistence d'un comité d'Assureurs maritimes sénégalais. Un tel organisme qui existe dans toutes les grandes places d'assurances maritimes du monde, fait défaut à notre pays. C'est un blâme majeur, si l'on pense au rôle qu'il pourrait jouer dans le développement de l'assurance maritime locale. Nous avons retenu à cet effet, trois points de référence :

a) Le problème de la tarification sur corps de navires.

Il est réglé en France par exemple, par un comité des Assureurs maritimes compétent dans une circonscription géographique donnée. Cela évite des problèmes de concurrence déloyale puisque les Assureurs dans ce cas, proposent tous la même chose pour un même cas.

C'est au contraire, une source d'émulation entre compagnies, la différence et le choix du client ne s'effectuant plus qu'au niveau des prestations de l'Assureur. L'assurable pourra donc se garantir de manière convenable et au prix coûtant. Il n'en va pas de même au Sénégal où l'on note parfois un véritable dumping, certaines compagnies n'hésitant pas à assurer à perte, dans le seul but de bénéficier du capital que constitue la prime.

b) Le problème des recours contre les Armateurs.

Supposons un armateur Pakistanais dont le chargement arrive à destination avec des manquants, et, qui s'en trouve responsable ; il est alors très difficile pour les compagnies d'assurance individuellement prises, d'exercer un recours dans de telles conditions. Cela coûterait à l'Assureur de Dakar, plus cher le plus souvent, que le bénéfice à tirer d'une telle instance. C'est donc un recours illusoire le plus souvent et, lorsqu'il arrive que l'importance de l'affaire justifie la tentative de l'assureur sénégalais, les frais d'intermédiaires à payer au Comité des Assureurs Maritimes étrangers chargé de suivre le litige, grèvent de beaucoup les bénéfices escomptés.

L'institution au Sénégal d'un tel organisme doté des moyens nécessaires permettrait de mieux suivre les conséquences d'une obligation d'assurance sur facultés maritimes et d'amoindrir la charge des sinistres.

c) Le règlement des sinistres maritimes.

C'est le problème de la fuite d'épargne consécutive au paiement des dommages en devises étrangères, selon la nationalité de la victime. La coordination et le contrôle d'un tel mouvement de fonds, serait des plus bénéfiques pour un pays en voie de développement, ne serait-ce que pour sa politique monétaire.

Rien qu'à ce niveau déjà, nous pensons que l'Etat et les Assureurs Sénégalais, devraient faire un effort pour pallier ces inconvénients majeurs, afin que le secteur de l'Assurance y soit à même d'accueillir valablement une telle réforme. A ces problèmes qui méritent une solution urgente, même en l'état actuel des choses, s'ajoutent aussi le sous-équipement des infrastructures d'accueil.

Comment faire
le fait de rassembler de faire
permet-il de les financer ?

Et la situation inverse :
assureur étranger
bénéficie national

B) L'Insuffisance des infrastructures portuaires.

I) Sur les installations du Port de Dakar.

Le Port compte déjà neuf (9) môle mais, ils ne suffisent pas à régler les problèmes d'encombrement ; rien qu'en 1976 le P.A.D. a accueilli 5.199 unités de navires et, beaucoup de bateaux sont obligés d'attendre en rade. Imaginons alors le danger que représente un tel inconveniènt pour l'assureur notamment, lorsque des denrées périssables se trouvent ainsi exposées.

Avec la participation de la Banque Mondiale, le Sénégal est en train d'installer un 10ème môle de pêche qui pourra abriter dès Décembre 1980, l'ensemble des bateaux de pêche de la place, sur 1500 m de quais. C'est un réel effort de décongestion mais il faudrait le compléter en activant la réalisation du projet DAKAR-MARINE pour la réparation des petits bateaux et des navires de gros tonnage qui sont des sources d'embouteillage, lorsqu'ils sont immobilisés pour longtemps.

2) Quant à l'enlèvement des marchandises.

Dix huit (18) manutentionnaires sont regroupés sur la place de Dakar, dans le cadre du syndicat des entreprises de manutention des Ports d'Afrique Occidentale. Mais à leur niveau aussi, des problèmes existent. Les dix sept (17) grues de quai que compte le Port sont insuffisantes et la manipulation n'est pas toujours adéquate. Ainsi, les denrées et appareils arrivent souvent escamotés, dans les magazins. De plus, l'entreposage des facultés maritimes pendant un assez long temps, comme c'est souvent le cas, n'est pas pour arranger la situation, du fait des nombreux vols constatés. Nos importations de riz et de thé en vrac ou en sacs de jute sont souvent l'objet de manquants. Ces problèmes ainsi exposés, nous imposent les réflexions suivantes :

C) Conséquences.

I) Sur l'accroissement prévisible du taux de sinistre.

Il y a quatre (4) ans, lorsque la loi rendait obligatoire l'assurance de la Responsabilité Civile Automobile, il se posait un problème d'organisation et d'infrastructures, tant au niveau de l'encadrement des Compagnies que des structures d'accueil ; ce sont ces mêmes difficultés que, l'on retrouve dans le domaine maritime, et, le taux moyen de sinistres à primes n'est pas loin du seuil-limite des 70 %. En 1977, en plus du taux de chargement de 28 %, les compagnies d'assurance maritime ont enregistré 1.149.916.030 frs CFA de primes et réglé 815.959.704 francs cfa de sinistres. Ce qui donne un taux de 70 %. Or, de 1970 à 1975, on a enregistré au Sénégal les taux de sinistres à primes + chargements ci-dessous :

ANNEES	TAUX
1970	90,95
1971	94,57
1972	100,13
1973	126,50
1974	74,33
1975	69,46

Même à supposer que les choses restent en l'Etat, il nous est difficile de croire que nous aurons trouvé avec l'assurance maritime obligatoire, une solution au déficit automobile. La réforme aura-t-elle, au moins, le mérite d'accroître la masse monétaire disponible dans les compagnies d'assurance ? C'est discutable.

2) Sur la conservation nationale.

Il est évident que l'Etat tirerait d'une telle réforme un surplus de recettes budgétaires par le biais de l'impôt et des taxes, mais quand on sait que 80 à 90 % des risques sont placés en réassurance et que ces assureurs étrangers drainent une proportion équivalente des capitaux disponibles on ne peut plus parler de formation d'un capital national et l'impact d'une telle mesure serait bien faible.

C'est peut être ici l'occasion d'attirer l'attention des Autorités et de tous les intéressés sur la nécessité, de favoriser la coassurance locale et de stimuler nos relations avec le Pool de coassurance d'Abidjan, auquel participent en principe tous les Etats membres de la CICA, mais aussi, de créer une caisse Nationale de réassurance à l'instar de beaucoup d'autres pays.

Cependant, cette réforme ne poserait pas seulement des problèmes économiques et financiers, il y a aussi la question de la formulation juridique, l'instrument de droit le meilleur pour assurer la souplesse nécessaire à une réforme si dépendante des fluctuations économiques et qui a besoin d'adoptions constantes. La technique permettant d'éviter au maximum les contraventions à la réglementation.

CH III : LA FORMULATION JURIDIQUE D'UNE ASSURANCE OBLIGATOIRE
SUR LES FACULTES MARITIMES.

Plusieurs systèmes peuvent être imaginés. Nous en retiendrons deux principaux :

P.I - Les systèmes applicables.

A) Une réglementation stricte.

C'est le cas de l'ordonnance Gabonaise n° 6/79/PR, qui stipule en son article Ier : "Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurances agréée au Gabon, pour toute importation dans le territoire de marchandises ou facultés destinées directement ou indirectement au commerce ou à l'industrie. Cette assurance doit être souscrite soit directement auprès de l'organisme visé à l'alinéa précédent, soit par l'intermédiaire de personnes physiques ou morales habilitées conformément à la réglementation en vigueur, à présenter des opérations d'assurances au Gabon".

Cette solution rigoureuse à l'avantage d'obliger tous les importateurs à s'assurer F.O.B. notamment. Mais dans certains cas, tels que les programmes d'aides, les importations financées par l'étranger, les transferts de technologie entre une société multinationale et ses succursales cette mesure peut entraîner une effet de découragement. L'absolutisme de la Loi doit être nécessairement corrigé, tempéré par des négociations, lorsque d'importants intérêts nationaux seront en jeu. Une autre formulation permettrait d'éviter ces inconvénients.

B) Une réglementation souple.

Dans ce cas, l'Etat peut systématiquement recenser chaque année l'ensemble des importations pratiquées dans le pays et, après étude, publier la liste des produits qui doivent faire l'objet d'une cotation F.O.B.

Un Arrêté Ministériel permettrait alors l'application rapide des prévisions de la Direction des Assurances et éviterait ainsi les inconvénients précités. Cela permettrait de mieux cerner les capacités de rétention du pays.

Dans un premier temps, on parviendrait à augmenter de manière substantielle et raisonnable le volume local d'affaires d'assurance-marchandises, tout en essayant de faire suivre l'ensemble des infrastructures d'accueil. On pourra ainsi maîtriser progressivement le contrôle d'une opération pouvant porter sur des centaines de milliards et qui mérit de retenir notre attention.

P.II - Le contrôle d'une assurance obligatoire sur facultés maritimes
plusieurs éléments peuvent être combinés à cet effet :

A) Le contrôle par les Polices d'assurances.

Dans ce cas, on accorde les licences d'importations sur les marchandises visées, que sur présentation d'une police d'assurance prouvant que le risque a été localement souscrit. Le danger de sous-assurance ou l'existence de certificats de complaisance étant écarté par l'élimination pure et simple du plafond au-dessus duquel il y a obligation d'assurance (tel qu'on le pratique dans les pays ayant adopté la mesure), pour les facultés pré-déterminées. Cette même exigence de la police d'assurance locale pour le dédouanement sera aussi un autre moyen de décourager les fraudeurs.

b) Le contrôle par la sortie des devises.

Là, on refusera d'allouer des devises pour des importations en excédent des valeurs F.O.B. ou d'allouer des devises pour les valeurs C.A.F.

Dans ce cadre délimité par avance, on peut aussi obliger les banques à ne fournir de crédits documentaires que si le contrat de vente est réalisé en F.O.B.

Sur ce plan là, les recommandations de la commission des invisibles lors de la session de la CNUCED en Juillet 1970 sont remarquables. Nous vous renvoyons donc à ce document d'une grande importance (P.77 et suivantes).

Nous voilà donc aux termes de ce rapport que nous n'avons pas voulu exhaustif, dont la seule ambition a été d'attirer davantage l'attention de tout le monde sur la rigueur et la clairvoyance qu'exige une réforme d'une telle envergure.

D'autres pays y ont procédé avant le Sénégal, avec des fortunes diverses. Et, nous regrettons de ne pas disposer de statistiques du Cameroun, du Gabon et de certains Etats d'Amérique Latine dont l'étude nous aurait permis de voir dans quelle mesure la domiciliation locale obligatoire de l'assurance des facultés maritimes aura contribué au développement du secteur de l'assurance et à résorber le déficit automobile s'il y a lieu. Pour notre part, nous demeurons pessimistes et nous pensons qu'il serait préférable de prospecter d'autres secteurs dont la rentabilité et beaucoup plus probable.

Ainsi, par exemple, la F.A.O. dans une étude récente, a prévu que d'ici l'an 2000, la demande de poisson pourrait doubler, et les pays en développement représenteraient les 3/4 de cette augmentation. De plus, le consensus établi sur la zone des 200 miles fournit aux pays côtiers en voie de développement, une occasion unique de faire de leurs pêches une source importante de protéines pour leur propre usage, ainsi qu'un moyen d'accroître leurs exportations. Le Sénégal dont la pêche occupe une place importante dans le produit intérieur brut pourrait trouver là une matière suffisante au développement de l'assurance aussi bien des facultés que des corps.

Il y a aussi la question de l'assurance. Construction, rendue obligatoire en France puis 1978. Mr. SPINETTA maître-d'œuvre du projet préconisait la souscription obligatoire d'une assurance dommages aux ouvrages par les maîtres d'ouvrage en vue d'assurer l'automacité de la réparation, de sanctionner les responsabilités par le jeu d'actions recoursoires et par l'avénement de l'assurance de responsabilités propres aux divers protagonistes à la construction. Cette obligation légale d'assurance, en plus des avantages quant à l'encouragement au développement industriel, permettra dans nos pays où l'on construit beaucoup, de dégager une masse de primes non négligeable.

Dans ce même ordre d'idées, il serait bon de développer un assurance-habitat par le biais de la SICAP et de l'OHLM, organismes sénégalais spécialisés dans la construction de logements d'habitation et qui essayent tant bien que mal de satisfaire les besoins de nos populations. Moyennant une légère majoration du loyer mensuel, l'assurance pourrait garantir le droit de propriété des héritiers en cas de mort de leurs parents. Ce serait là aussi, une masse importante de primes dont l'utilisation serait fonction des tables de mortalité.

Ces mesures pourraient permettre une relance de l'activité d'assurance en l'a réorientant, diminuant aussi l'impact de l'automobile dans le secteur. Pour suppléer le tout, on pourrait envisager la création d'une mutuelle des assurés en automobile qui bénéficierait de subventions justifiées par la finalité sociale poursuivie par l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile.