

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES

**I.I.A.**

**B.P. 1575 YAOUNDE**

**CYCLE SUPERIEUR**

**12<sup>ème</sup> Promotion 1994 - 1996**

# L'ASSURANCE OFF SHORE AU CAMEROUN

*Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du Diplôme D'Etudes*

*Supérieures d'Assurances*

*(D.E.S.A.)*

Rédigé et présenté par : MESSANGA MESSANGA BENOIT SYMPLICE

*Sous la Direction de:*

**MENG FERDINAND**

Directeur Technique et Commercial

*Sous l'Encadrement de:*

**DEMANOU JEAN**

Chef service Maritime et Transports

# SOMMAIRE

DEDICACE  
REMERCIEMENTS  
AVANT-PROPOS  
INTRODUCTION GENERALE

## TITRE 1 L'ASSURANCE OFF SHORE

### PROCEDE

## CHAPITRE 1. LA TECHNIQUE DE L'OFFSHORE

### 1.1 UN MATERIEL DE HAUTE TECHNOLOGIE

#### 1.1.1 Lors de la recherche et de la prospection des gisements

1.1.1.1 Plates formes submersibles

1.1.1.2 Plates formes auto - élévatrices

1.1.1.3 Plates formes semi-submersibles

1.1.1.4 Navires de forage.

#### 1.1.2 Lors de la production

1.1.2.1 Plates-formes de forage

1.1.2.1 Super plates formes en acier

1.1.2.2 Plates-formes lourdes

1.1.2.3 Plates-formes hybrides

#### 1.1.3 Lors du transport

1.1.3.1 Les pétroliers

1.1.3.2 Les pipe- lines

### 1.2 PROBLEMES POSES A LA TECHNIQUE OFF SHORE

#### 1.2.1 Données essentielles à l'appréciation d'un projet OFF SHORE

1.2.1.1 Données météorologiques

1.2.1.2 Données océanographiques

1.2.1.3 Données géophysiques

#### 1.2.2 Problèmes océanographiques et météorologiques

1.2.2.1 Lors de la phase d'exploration et d'installation

1.2.2.2 Lors de la phase d'exploitation.

## **CHAPITRE 2 LA PRATIQUE DE L'ASSURANCE OFF SHORE**

### **2.1 DEFINITION DE L'ASSURANCE OFF SHORE**

#### **2.2 GARANTIES OFFERTES**

##### **2.2.1 *Risques propres à l'assurance Transports***

2.2.1.1 Risques de remorquage

2.2.1.2 Phénomènes naturels

2.2.1.2.1 Tempête et houle

2.2.1.2.2 Courants marins

2.2.1.2.3 Séismes - brouillard- orage- foudre

##### **2.2.2 *Risques de guerre et risques politiques***

##### **2.2.3 *Risques de la branche Engineering***

2.2.3.1 Phase de construction et d'installation

2.2.3.2 Pose des pipe - lines

##### **2.2.4 *Assurance incendie des risques industriels***

2.2.4.1 Valeurs unitaires et concentration de valeurs.

2.2.4.2 Sinistre maximum possible par événement et par zone de cumul

##### **2.2.5 *Garanties complémentaires***

2.2.5.1 Retirement de l'épave

2.2.5.2 Cost of control/ Control of well

2.2.5.3 Perte de bénéfice

2.2.5.4 Responsabilité civile

2.2.5.5 Maintenance

2.2.5.6 Vieillessement

2.2.5.7 Usure

2.2.5.8 Erreurs de conception et vices de fabrication.

## **TITRE 2 L'ASSURANCE OFF SHORE AU CAMEROUN**

### **CHAPITRE 3 ANALYSE DE L'EXISTANT**

**Constat : Extraversion du marché**

#### **3.1 CAUSES DE CETTE QUASI-INEXISTENCE DES COMPAGNIES CAMEROUNAISES D'ASSURANCES SUR LE MARCHÉ DE L'OFFSHORE**

- 3.1.1 *Causes externes à l'assurance*
- 3.1.1.1 Le manque de confiance des pouvoirs publics en les compagnies locales
- 3.1.2 *Causes inhérentes à l'assurance*
- 3.1.2.1 La faible capacité de souscription des sociétés camerounaises d'assurances

## **CHAPITRE 4 LE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE OFF SHORE AU CAMEROUN**

### **4.1 LE ROLE DES POUVOIRS PUBLICS**

- 4.1.1 Mise en place d'un cadre juridique et réglementaire permettant la domiciliation de l'assurance
- 4.1.2 Domiciliation de l'assurance OFF SHORE

### **4.2 LE ROLE DES COMPAGNIES D'ASSURANCES**

- 4.2.1 Renforcement des fonds propres
- 4.2.2 Utilisation des techniques d'assurances
- 4.2.3 Création d'un bureau commun d'assurance des grands risques
- 4.2.4 Développement d'un marketing de proximité
- 4.2.5 *La coopération*
- 4.2.5.1 Coopération interafricaine
- 4.2.5.2 Coopération mondiale

## **CONCLUSION GENERALE**

## **LEXIQUE**

## **ANNEXES**

## **BIBLIOGRAPHIE**

## **DEDICACE**

**A MA MERE**

**BIDJOGO MESSANGA FIDELE**

*Son Amour et son affection m'ont quotidiennement permis d'évoluer dans mes études.*

*J'en aurai toujours besoin.*

*Qu'elle trouve ici le témoignage de ma reconnaissance et l'expression de ma profonde gratitude.*

## REMERCIEMENTS

Chacun d'entre vous a su' comme par enchantement, de près ou de loin apporter sa contribution au moment où nous en avons besoin, pour compléter notre formation en tant que modeste force vive de la nation. Ce travail aurait été un balbutiement sans votre concours fort appréciable. Nous nous confondons donc en remerciements.

Nous pensons particulièrement à :

- Monsieur NINGAHI SIMON, Directeur Général de la SAAR, pour le privilège qu'il nous a accordé en nous y acceptant comme stagiaire.
- Monsieur MENG FERNINAND, Directeur Technique et Commercial, pour l'encadrement complet et fructueux dont il nous a fait bénéficier et pour l'astreignante tâche de nous guider tout au long du stage et de la rédaction.
- Monsieur MOUKWELE JOSEPH, Chef d'Agence de Douala, pour son aimable attention et sages conseils.
- Monsieur DEMANOU JEAN, Chef Service Maritime et Transports qui, bien que bénéficiaire du congé annuel, l'a interrompu maintes fois pour nous suivre.
- A tout le personnel SAAR, pour sa disponibilité permanente et son accueil chaleureux.
- A la Direction des contrôles Economiques et Finances Extérieures pour sa promptitude et son dévouement à déterminer le cadre de notre stage.

Nos remerciements vont également à l'endroit :

- du couple TSIMI, pour ses nombreux sacrifices matériels et moraux consentis pour nous .
- de tous nos oncles, tantes, frères, soeurs, beaux-frères, cousins, cousines, neveux et nièces.
- de NANA François de la 11ème Promotion de l'I.I.A,
- de YAHO EKONO CHARLES, mon compagnon de la Faculté,
- du couple KEDE depuis Garoua,  
pour leur soutien moral et leur assistance qu'ils n'ont cessé de nous apporter.

Nous exprimons notre gratitude à :

- Armand ROGER BELLA OTOA, Etudiant à l'ESSEC qui a bien voulu nous héberger pendant tout le stage.
- MAIRE JOSEE BIKOND, qui a rendu notre séjour à Douala agréable

Nous ne saurions ignorer le défunt Professeur JULIEN JEAN CODJOVI, Directeur Général de L'I.I.A, rappelé à Dieu le 03 Décembre 1995, mais qui aura réussi à redonner à l'Institut ses lettres de noblesse .

Paix à son âme !

Nous adressons un bravo spécial : au duo : SARA DIOP ET MBOKO MONDEBELE ALBERT, respectivement Directeur des Etudes et Directeur des Affaires Financières , qui a assuré l'intérim de la Direction Générale de l'Institut de manière appréciable.

- A Mlle NOUTCHANG ISABELLE qui a eu l'ingrate tâche de frapper et d'assurer la mise en page de cet ouvrage et qui ne saurait être oubliée à l'heure du bilan.

- A tous nos camarades (12ème et 2ème promotions confondues) à qui l'amitié et la complicité nous unissent.

## AVANT PROPOS

L'Institut International des Assurances de Yaoundé (I.I.A), dont la vocation est de pourvoir le marché Africain de l'assurance en cadres de haut niveau, a, dans le cadre de la formation biennale dispensée aux jeunes cadres ressortissants des pays membres de la Conférence Interafricaine des marchés d'Assurances (CIMA), intégré dans son programme une période de stage de Professionnalisation d'une durée de six mois après dix huit mois de forte théorie.

Les objectifs de ce stage, clairement définis dans les directives adressées par l'Institut aux entreprises d'assurances, visent, d'une part, à donner aux futurs cadres, l'occasion d'appliquer dans les conditions réelles les connaissances et les méthodes théoriques acquises pendant les dix-huit premiers mois ; d'autre part, de permettre aux stagiaires de se familiariser avec la pratique technique, comptable et financière de l'assurance et de l'environnement de l'entreprise d'assurance. Il est évident que ce pari ne saurait être réussi que si le stagiaire fait montre d'un sens aigu de l'observation, d'une faculté certaine à l'administration et de son aptitude à appréhender les problèmes qui lui sont éventuellement posés. C'est pourquoi il est demandé aux stagiaires de présenter un rapport ou un mémoire selon les cycles.

Répondant à ce souci, la Direction du Contrôle des Assurances nous a fait obtenir un stage au sein de la Société Africaine d'Assurances et de Réassurances ( SAAR) dont la fiche signalétique sera présentée INFRA.

Le présent document que nous soumettons à votre appréciation, se veut la résultante de nos investigations non seulement au sein de la SAAR, une Société camerounaise qui a bien voulu nous accueillir, mais aussi de tout le marché camerounais de l'assurance.

## FICHE SIGNALÉTIQUE DE LA SAAR

<u>Raison Sociale</u>	SOCIETE AFRICAINE D'ASSURANCES ET DE REASSURANCE
<u>Forme Juridique</u>	SOCIETE ANONYME (S.A)
<u>Capital Social</u>	600 000 000 CFA
<u>Date de création</u>	27 Novembre 1990 arrêté N° 00198/MINFI/DCE/A
<u>Siège Social</u>	Yaoundé ouvert le 25 Février 1991
<u>Boîte Postale</u>	11834 Yaoundé
<u>Téléphone</u>	20 66 48/20 66 49
<u>Fax</u>	20 66 50
<u>Télex</u>	8904 KN
<u>Direction Générale</u>	Douala Mars 1991
<u>Boîte Postale</u>	1011 Douala
<u>Téléphone</u>	43 17 56 /43 17 60 /43 17 65/ 43 17 67
<u>Fax</u>	43 12 64
<u>Télex</u>	5241 KN
<u>Activités</u>	Assurances Réassurances
<u>Logo-type</u>	Une couronne bleue entourant l'Afrique avec en son sein le Cameroun
<u>Couleurs</u>	bleu -blanc
<u>Chiffres d'affaires des derniers exercices</u>	
1992	1 141 752 107
1993	1 411 688 126
1994	1 740 885 092
1995	2 071 333 824

### Agences ou bureaux directs : Réseau de distribution

- 10 agences ou bureaux directs disséminés à travers le pays
- 7 agents généraux
- quelques courtiers.

## INTRODUCTION GENERALE

Le thème "L'Assurance Off shore au Cameroun", peut paraître osé vu la discrétion, le mutisme qui caractérisent où entourent l'énergie et singulièrement le pétrole. Il n'est pourtant pas dans nos intentions de dévoiler quoi que ce soit sur la production du pétrole. Aussi affirmons -nous d'emblée que toute autre interprétation relèverait d'une mauvaise foi manifeste de son auteur.

L'objet du présent ouvrage est assez simple : décrire l'assurance Off shore et présenter un ensemble de réflexions tirées de notre observation du milieu professionnel et de nos recherches personnelles. Il s'agit donc d'un essai et comme tel, il ne se prétend pas parfait. Le lecteur le constatera lui-même ; nos suggestions sont parfois celles d'un théoricien encore sur les bancs ou sorti fraîchement d'une école et peuvent porter en elles, un caractère idéaliste.

Conscient des inévitables imperfections que le lecteur et le jury trouveront tout au long des pages qui suivent, nous nous déclarons par avance reconnaissant à quiconque voudra bien non seulement nous les signaler mais également les adapter à la réalité. Nous tenons à préciser que les lignes qui suivent, ne sont qu'un appel à une réflexion constructive pour la survie de nos pays en général et de nos sociétés d'assurances en particulier.

Après cette mise en garde, force est de constater qu'aucune nation ne peut se passer de l'énergie. Parmi les sources d'énergie primaire, l'on range le pétrole : ce dérivé d'animaux et de végétaux déposés sur les plateaux continentaux et les fonds de mers, et enfermés dans certaines roches poreuses. Le pétrole reste donc un produit clé même s'il est loin de couvrir en totalité les besoins. Il constitue une matière première stratégique, étant donné que c'est sur lui que toute l'économie mondiale des nations les plus industrialisées aux pays pauvres du Tiers Monde a basé son expansion, son standing de vie, sa force militaire.

Le pétrole continue de jouer un rôle clé dans l'approvisionnement énergétique mondial avec une consommation de plus de 2,9 milliards, le pétrole demeure la première source d'énergie utilisée dans le monde, représentant ainsi plus de 37% du commerce Maritime mondial. Il existe des secteurs complets de l'économie où le pétrole s'avère difficilement substituable (transports, pétrochimie). Les événements d'Octobre 1973 ont démontré que, sans pétrole, l'économie mondiale ne pouvait pas fonctionner. Pour les pays producteurs, le pétrole représente une part non négligeable des revenus de l'Etat et reste la principale richesse.

La course à l'or noir s'est intensifiée sous la mer à mesure que les réserves de gisements terrestres s'épuisent. La mer, ce « sixième continent » reste pour l'homme une énigme. Si les méthodes scientifiques nous ont permis d'explorer les profondeurs marines, il faut avouer que les ressources qu'elle renferme et la vie qui s'y déroule, sont loin d'avoir été explorées à fond. L'ensemble des mers occupe 71 % du globe terrestre. Immensément riche, la mer acquiert de plus en plus d'importance en tant que réservoir de l'avenir et espace à conquérir. Espace économique par ses réserves de matières premières, ses ressources énergétiques et alimentaires, la mer devient également un espace industriel et un nouvel espace de vie avec l'implantation d'installations industrielles. Il n'est d'aéroports flottants qui n'aient pas été envisagés.

Importante, l'exploration des mers a suscité de vives convoitises et constitue une source de conflits permanents, les Etats côtiers cherchant à étendre leurs droits de souveraineté. Ces divers intérêts ont amené l'Organisation des Nations Unies (ONU) à établir le 30 Avril 1982 la convention sur le droit de la Mer (The Law on the Sea). Cette dernière fixe entre autres les droits de souveraineté, le droit de passage des navires civils et de guerre.

L'industrie de fabrication et de construction d'installations pétrolières en mer, a connu un essor rapide vers les années 70 à la suite des découvertes de champs pétrolifères en mer du NORD. L'industrie pétrolière singulièrement et l'exploitation des mers généralement est une industrie de très haute technologie, qui nécessite des investissements lourds et présente de ce fait tout un contexte d'incertitudes. C'est dans ce cadre d'évolution de la technologie de pointe et d'incertitude que les assureurs ont été appelés à participer avec les industriels pétroliers à cet essor fantastique, à en évaluer les risques, l'étendue des garanties accordées, à en déterminer le coût pour de si hauts risques.

Il en résulte que la prévention et le contrôle des risques sont vitaux pour les pétroliers. Appelée à intervenir dans un domaine nouveau, l'industrie des assurances se trouve elle aussi confrontée à des problèmes nouveaux. Ils doivent non seulement protéger les personnes et les entreprises contre les conséquences négatives de gros sinistres, contribuer au développement de l'exploitation des mers mais également faire face aux défis résultant du progrès technique.

Fort de ce qui précède, notre approche s'articule autour de deux axes principaux à savoir :

**I- L'ASSURANCE OFF SHORE**

**II- L'ASSURANCE OFF SHORE AU CAMEROUN**

## **TITRE I L'ASSURANCE OFF SHORE**

3

Diverses formes d'assurances ont été conçues pour l'exploitation des mers. Elles ne sont guère possibles que si l'on possède une connaissance de la technologie qu'elle requiert. Après un bref exposé sur le procédé, nous donnerons un aperçu sur la technique off shore (chapitre 1) ; à la suite duquel nous examinerons la pratique de l'assurance off shore (chapitre 2).

### **PROCEDE**

L'exploitation des fonds marins comme l'exploitation on shore est d'abord l'oeuvre des géologues et des géophysiciens, qui, à la recherche de nouveaux gisements font les premiers pas en utilisant leurs connaissances d'histoire géologique. Lorsque les recherches menées par ces derniers ont attesté de l'existence d'une ressource énergétique, celle-ci n'a qu'une faible valeur pratique. Elle ne constituera une valeur réelle qu'après avoir fait l'objet d'opérations de transformation telles que forage, séparation, stockage, transport, raffinage et distribution.

Le schéma ci-dessous résume bien la filière technique de l'exploitation.

Géologie  
Géophysique  
Forages d'exploration

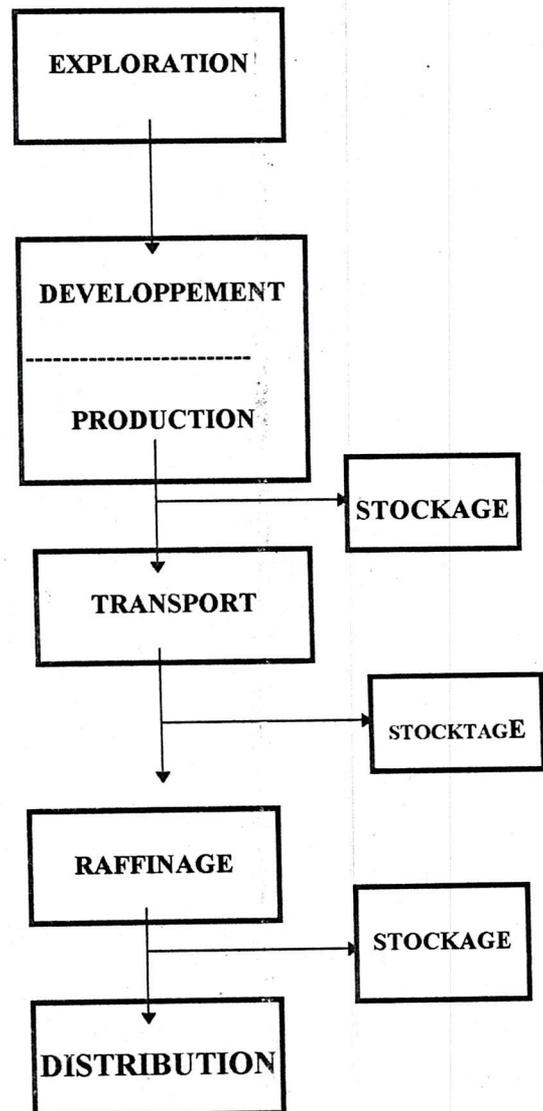
Forages de développement  
Equipements de puits

Pétraitement de la production

Ports de chargement et livraison  
Pétroliers  
Oléoducs

Unités de conversion

Transport par route ou eau  
Ventes et livraison



Ainsi établie, la filière technique de l'exploitation des mers nous conduira à envisager la technique de l'off shore (chapitre 1) qui elle-même pose des problèmes d'assurances (chapitre 2).

# CHAPITRE I LA TECHNIQUE OFF SHORE

La localisation et l'exploitation des gisements sous-marins nécessitent un matériel technique et scientifique très pointu (1.1) qui n'échappe pas à un grand nombre de contraintes extrêmes de l'environnement. (1.2)

## 1.1 UN MATERIEL DE HAUTE TECHNOLOGIE

La couverture des risques relatifs aux ressources énergétiques est tributaire des opérations techniques impliquées dans la prospection, la production et le transport. Les techniques et méthodes de construction mises en oeuvre sont d'avant garde.

### 1.1.1 La prospection des gisements sous-marins

La recherche des sources d'énergie revêt une importance croissante et un vif intérêt dans de nombreux milieux. Après la prospection géologique, il faut attendre le forage d'exploration avant d'être certain que le sous-sol renferme un gisement. C'est ainsi que, pour effectuer de tels forages en mer, divers types d'installations de forage ont été mis au point ces dernières années. Les premiers forages off shore ont été effectués à partir des structures en bois ou en acier ou bancs de sable dans des eaux peu profondes. L'installation de construction de cette nature s'étant révélée fort coûteuse, l'on en arriva à mettre en oeuvre pour les forages d'exploration, des installations de forage flottantes et mobiles en eau profonde afin de rationaliser les opérations de forage. Les équipements de forage mobiles reposant sur le fond marin sont donc de quatre formes :

#### 1.1.1.1 *Les plates formes submersibles (annexe 1)*

Encore appelées plates-formes flottantes ou swamp-barge, elles sont destinées à opérer par faible profondeur d'eau à côté de la côte. Elles sont équipées de ballasts\* que l'on remplit de façon à faire reposer sur le fond pendant les travaux de forage. Le forage terminé, elles sont déballastées\* puis remorquées sur un autre lieu de forage. L'on a enregistré le moins de dommages mais les problèmes de stabilité lors de leur transport et leur fonctionnement à faible profondeur (8 à 10 mètres) se révèlent être des inconvénients tels que d'autres engins plus appropriés pour des profondeurs plus grandes ont été mis au point. Ce sont les plates-formes auto-élevatrices.

---

\* Voir lexique

### 1.1.1.2 *Les plates -formes auto-élevatrices (ou jack-up) (annexe 2)*

Type très répandu, les plates -formes auto-élevatrices sont utilisées dans des profondeurs d'eau comprises entre 20 et 100 mètres, jusqu'à 120 mètres. Un effort est fait pour les rendre encore plus performantes. Les plates-formes auto-élevatrice représentent actuellement quant au nombre, la majeure partie des installations de forage mobiles qui sont encore en activité soit 432 en 1988<sup>1</sup>. On distingue deux types de plates formes auto - élevatrices :

les plates-formes à piles indépendantes et les plates - formes reposant sur le fond marin par une grande semelle reliant les piles.

Les plates - formes auto-élevatrices s'élèvent sur leurs jambes à une hauteur au-dessus du niveau de la mer qui ne peut plus être atteinte par la houle. Dès que le forage est terminé, le support est descendu en position de flottaison\* et les jambes sont remontées. L'engin est alors remorqué, jambes en haut jusqu'au prochain site.

Les plates-formes auto-élevatrice ont pour inconvénient leur vulnérabilité pendant le remorquage, la plupart des dommages survenant lorsque les jambes sont relevées. Elles enregistrent de ce fait la courbe de sinistres la plus élevée de toutes les installations de forage.

Les plates -formes auto-élevatrices ne connaissent pas les problèmes de stabilisation comme les plates-formes semi-submersibles et les navires de forage.

### 1.1.1.3 *Les plates formes semi-submersibles (annexe 3)*

C'est vers 1966 que sont apparus les premiers grands semi-submersibles. Positionnées sur le site de forage au moyen d'ancres ou d'un système de positionnement dynamique, ces installations flottantes ont été étudiées en vue de réduire les effets de la houle. Lourdes de 25 000 à 40 000 tonnes, elles jouissent d'une faveur croissante. Les grandes plates-formes semi-submersibles peuvent fonctionner même par une hauteur de vague de 10 mètres. Les périodes d'inactivité dues au mauvais temps sont sensiblement réduites. Par ailleurs, la capacité de stockage à bord permet d'emmener tout le matériel nécessaire à un forage d'environ 80 jours.

### 1.1.1.4 *Les navires de forage (annexe 4)*

Vers les années 1960, ils constituaient la quasi totalité des appareils mobiles pour le travail en mer.

Il existe une multitude de types de navires de forage (navires spéciaux, cargos transformés, bateaux pétroliers). Les premiers navires de forage viennent de la transformation de cargos à fond plat de la marine de guerre américaine. Pour l'utilisation en forage, le navire est aménagé d'un puits surmonté de l'appareil de forage.

<sup>1</sup> JP. NGUYEN . Le forage Editions Technip P. 353

\* Voir lexique

Par rapport aux installations de forage (supra), ils présentent beaucoup d'avantages. En raison de leur propre système de propulsion, ils sont indépendants des remorqueurs. Il en résulte la possibilité d'un changement rapide de site de mise en oeuvre. Ils bénéficient en outre du taux de pertes totales le plus bas de toutes les installations de forage mobiles. Ils sont bon marché. Le grand inconvénient d'un navire de forage se situe dans sa réaction prompte au vent et à la houle. Les périodes d'immobilisation dues au mauvais temps sont pour les navires de forage plus de deux fois nombreuses que pour les plates formes semi-submersibles. Ces navires à grande mobilité ont permis l'exploration des zones difficiles dans les mers arctiques ou dans des tranches d'eau de plus de 2 000 mètres où les découvertes de gisements restent pour l'instant inexploitées.

### 1.1.2 **La production**

Lorsque les forages de prospection et les tests de production ont prouvé l'existence d'un gisement marin économiquement rentable, on procède à la mise en place des installations de production puis aux forages d'exploitation proprement dit. Cette entreprise est longue et coûteuse. Entre la fin des tests de production et le commencement de la production commerciale d'un champ pétrolifère off shore situé à 150 mètres de profondeur, il peut s'écouler trois ans environ. L'investissement total pour un champ est évalué à l'heure actuelle entre 2, 5 et 7 milliards de dollars. Une seule plate-forme de production en mer du Nord par exemple vaut 1 milliard de dollars. La plus grande plate-forme dans cette zone toujours coûte 2,4 milliards de dollars. Fort des sommes colossales qui sont en jeu, il est évident que le travail des géologues et ingénieurs revêt une importance assez particulière : déterminer le meilleur emplacement possible pour les plates-formes et les forages constitue leur tâche afin d'effectuer le plus grand nombre de forage à partir d'une seule plate-forme.

#### 1.1.2.1 *Les plates-formes de forage et de production*

Les plates-formes de forage et de production ont pour ancêtres des derricks en bois mis en oeuvre pour la première fois en Californie, il y a plus de 80 ans. Leur conception a évolué de telle sorte que deux formes de construction fondamentales ont vu le jour : la super plate-forme en acier et la plate-forme lourde. On entrevoit également de construire des structures hybrides.

##### 1.1.2.1.1 *Les super - plates formes en acier ( Annexe 5)*

Elles reposent sur une charpente à treillis en acier (jacket) \*, elle-même ancrée par des piliers tubulaires enfoncés sur le fond marin. Les super-plates -formes en acier dépendent de la nature du fond marin. Moins le sous-sol sera uniforme, plus il est recommandé d'utiliser la construction en acier avec fondation sur pilotis.

---

\* Voir lexique

La fondation sur pilotis est une opération qui exige un équipement important et un travail intense qui coûte cher. Le seul entretien d'une plate - forme à l'heure actuelle est de l'ordre de 2,5 millions de DM par an.

#### 1.1.2.1.2 *Plates-formes lourdes en béton (annexe 6)*

Plus le sous-sol est solide et plat, plus il sera recommandé d'utiliser la plate-forme lourde en béton. Ces ouvrages grâce à leur poids énorme résistent aux agressions. Les travaux de fabrication commencent en cale sèche.

Les structures lourdes sont construites suivant les méthodes les plus modernes de la technique du béton. Les constructions structures-poids sont attractives pour plusieurs raisons :

- réduction des frais d'entretien
- main-d'oeuvre qualifiée moins nombreuse.

#### 1.1.2.1.3 *Plates-formes hybrides*

Par plate-formes hybrides, il faut entendre celles qui présentent aussi bien les caractéristiques des plates-formes en acier que celles des plates formes en béton. La raison d'être de ces formes mixtes est de réunir les avantages des deux types de construction de base. Pour l'embase, on choisit en général une construction de béton, mais pour les tours, on utilise le treillis tubulaire plus léger. De plus, l'embase, les tours et superstructures du pont peuvent être construits à des endroits différents, ce qui permet d'optimiser l'utilisation des capacités de chantier qui existent. De telles formes de constructions combinées n'existent actuellement que sous-forme de projets.

Les plates -formes de production et de forage, qu'elles soient en acier ou en béton sont des installations fixes qui dérivent des techniques d'exploitation terrestre dont le but est de disposer d'une surface et d'une capacité portante suffisante pour pouvoir installer les équipements. De tels ouvrages, après avoir été montés à terre, sont amenés sur large à proximité de leur emplacement prévu et basculés et descendus sur le fond.

La poursuite des techniques de production pratiquées jusqu'ici dépend de la lutte contre la pollution de la mer due aux fuites de pétrole ou de gaz et de la recherche de système de production fondamentalement nouveaux pour les gisements encore dans des eaux plus profondes. Les plates - formes de production en béton ou en acier représentent en tout cas un pas vers la construction en mer des ports et industries de pétrochimie.

### 1.1.3 **Le transport**

Dans tous les pays du monde y compris ceux non producteurs, les sources d'énergie font l'objet d'activités de transport, de stockage et de vente. A cet effet, il existe deux modes pour transporter l'énergie du champ off shore jusqu'à la côte. Il s'agit des bateaux et des pipe-lines.

#### 1.1.3.1 *Le transport par pétroliers*

Les pétroliers sont le mode traditionnel de l'énergie. Leur utilisation présente des avantages lorsque la production doit débiter rapidement. Pour éviter des risques de collision par mauvais

temps, le pétrolier ne peut aborder directement la plate-forme de production, une installation de chargement intermédiaire assurant la liaison avec le réservoir intermédiaire, la plate-forme de production est plus nécessaire. Rattaché à la bouée par un câble de proue, le pétrolier peut tourner autour de la bouée\* au gré des vents et courants et en recevoir le pétrole par le biais des tuyaux flottants fixés à une table de rotation.

Le transport par bateaux n'est pas satisfaisant. En effet, le chargement peut être interrompu par mauvais temps. En plus, les tuyaux permettant le transvasement peuvent se rompre, aggravant ainsi les risques de pollution de l'océan. Ainsi, la préférence va au transport par pipe-line.

### 1.1.3.2 *Le transport par pipe-lines*

Le transport par pipe-lines permet d'acheminer l'énergie de façon ininterrompue et indépendamment des conditions atmosphériques. Il exige pour des raisons de rentabilité et de protection de l'environnement, une sécurité de fonctionnement aussi bien dans la zone de production que tout le long des canalisations jusqu'à la côte. La construction des pipe-lines sous-marins entraîne un gros investissement de capitaux. A titre d'exemple, près de 1000 milliards de francs CFA seront investis pour la construction du pipe-line Tchadien dont 40 milliards au Cameroun.<sup>2</sup> Un pipe-line sous-marin est 4 fois plus cher qu'un pipe-line terrestre. Les pipe-lines forment un important réseau d'approvisionnement. Leur importance n'a jamais cessé d'augmenter dans le monde entier. Ils servent à la fois de voie et de moyen de transport et permettent d'exploiter des gisements dans des régions lointaines qui n'avaient pas été mises en valeur (gazoduc Tunisie, Sicile). Le transport par pipe-line de l'énergie offre des avantages évidents. On fait ainsi l'économie des coûteuses opérations de chargement et de transbordement de la route au rail ou à la voie d'eau. Ce mode de transport respecte l'environnement. Il se distingue des autres modes de transport par les traits suivants :

- il est à la fois contenant et voie de transport
- le retour à vide est supprimé
- le transport dans des conduites n'est possible que dans une seule direction
- les produits transportés sont soit liquides, soit solides, soit gazeux.

Lorsqu'il est prouvé que le pipe-line est le mode de transport qui convient le mieux, on passe à l'étude détaillée de la conception technique de l'ouvrage. Il s'agit essentiellement de la détermination du tracé, de la pose des pipe-lines et des problèmes y afférents, de l'ensouillage\*, de la surveillance et de la réparation des pipe-lines en place.

Pour trouver le tracé le plus approprié d'un pipe-line, d'importantes recherches océanographiques, hydrographiques et hydrodynamiques sont entreprises à l'effet de relever le profil du relief marin, de déterminer la nature du sous-sol, les courants marins et différentes températures.

La technique de pose diffère selon que les pipe-lines sont situés dans les régions côtières ou en mer.

\* Voir lexique

<sup>2</sup> CNA NEWS N° 24 P. 6

S'agissant des pipe-lines terrestres, on commence par souder les différents tubes les uns des autres. Les treuils les tirent ensuite à l'eau sur un rail de guidage. On les met à l'eau et on les fait descendre dans la tranchée préparée à cet effet.

La pose des pipe-lines en mer se fait par barge<sup>\*</sup>. Il faut entendre par barge de pose une sorte d'usine flottante, qui fabrique les tronçons de tubes et sur laquelle se trouvent toutes les installations nécessaires de soudage, de contrôle et de pose de pipe-lines. (Annexe 7)

Le danger de bosselage représente le problème principal lors de l'immersion des tubes à grandes profondeurs. Il faut donc prendre des dispositions pour que cela arrive le moins possible. Pour ce faire, il convient ou d'augmenter l'épaisseur des parois ou souder à intervalles réguliers des parois épaisses sur des tronçons de tubes ou y apporter des renforcements (colliers).

La protection du pipe-line passe par l'ensouillage dans le fond marin. La profondeur de l'ensouillage permet d'éviter que l'ancre ou les filets de fond pour la pêche ne causent des dommages, que la couche supérieure du fond marin ne soit érodée par les marées qui peuvent entraîner la rupture du pipe-line. Les techniques d'ensouillage sont diverses. Elles vont du dragage de la tranchée au creusement de la tranchée à l'explosif en passant par le labourage de la tranchée. Pour être complet sur le chapitre pipe-lines, il convient de dire que l'intérieur et l'extérieur d'un pipe-line sont surveillés. Le contrôle intérieur se fait par des racleurs à travers le pipe-line alors que le contrôle de la partie extérieure nécessite une caméra ou des scaphandriers. Les petites fuites dans le pipe-line sont réparées par des scaphandriers qui apposent des colliers de serrage au-dessus de l'endroit endommagé. Mais, il est également possible de remonter à la surface de l'eau, la partie endommagée du pipe-line pour le remettre en état.

Le choix du mode de transport dépend du rendement du gisement, de son éloignement des côtes ainsi que la configuration et le relief des fonds marins. L'exploitation des fonds marins est un domaine à risques complètement nouveaux vu la mode de construction des appareils utilisés, de leur mise à l'eau, de leur montage et de leur fonctionnement. La nouveauté n'est pas cependant d'ordre mécanique et naval, elle prend aussi racine dans les particularités du milieu marin dans lequel ces matériels se meuvent.

## 1.2 **Problèmes spécifiques posés à la technique off shore par l'océanographie et la météorologie**

La technique off shore se trouve confrontée aux conditions atmosphériques et hydrosphériques. Les problèmes qui se posent, sont très différents selon l'état d'avancement des travaux de forage off shore (1.2.2). Mais avant que d'en arriver là, cernons d'abord les données vitales ou essentielles à l'appréciation d'un projet off shore (1.2.1).

### 1.2.1 *Données essentielles à l'appréciation d'un projet off shore*

Une quantité importante de données est nécessaires à l'appréciation d'un projet off shore. Ces données sont de quatre ordres :

---

<sup>\*</sup> Voir lexique

- météorologiques
- océanographique
- géophysiques
- géologiques

#### 1.2.1.1 *Données météorologiques*

La météorologie s'entend comme la science ayant pour objet la connaissance des phénomènes atmosphériques et des lois qui les régissent et l'application de ces lois à la prévision du temps . Dans cette rubrique :

- la vitesse et la direction du vent,
- les conditions météorologiques telles que brouillard, précipitations et orages sont les critères d'appréciation importants.

#### 1.2.1.2 *Données océanographiques*

Le Dictionnaire Hachette définit l'océanographie comme étant la science qui a pour objet l'étude des océans alors que l'océanologie est l'océanographie appliquée à l'exploitation des ressources océaniques et à la protection des mers. Au rang des données océanographiques figurent :

- la hauteur des vagues, les fréquences et la direction des ondes
- la répartition verticale des vitesses et directions des courants marins
- la formation des couches de glace et la présence d'icebergs \*
- les marées.

#### 1.2.1.3 *Données géophysiques*

C'est l'étude des phénomènes physiques naturels qui affecte le globe terrestre et son atmosphère. Parmi les données géographiques, il faut ranger :

- l'intensité des séismes et des raz de marée qui en résultent,
- la répartition des profondeurs du fond marin.

#### 1.2.1.4 *Données géologiques*

La géologie est la science qui étudie l'écorce terrestre, ses constituants, son histoire et sa genèse.

Comme données géologiques, on citera : la structure du sous-sol.

#### 1.2.1.2 **Problèmes océanographiques et météorologiques**

Les travaux de forage varient tant dans la phase d'exploration et d'installation que dans la phase d'exploitation.

---

\* Voir lexique

### 1.2.1.2.1 *Phase d'exploration et d'installation*

Le temps utile à la mise en oeuvre des navires de forage et des engins de plongées dépend en gros du vent et de la houle lors des recherches préliminaires et des forages de prospection. En effet, ces appareils peuvent connaître une période d'immobilisation dans des régions où les vents sont forts et leur fréquence élevée. Le transport au site d'implantation de la plate-forme et d'autres éléments montés sur terre représentent des opérations où le risque est élevé. Ces constructions peuvent en cas de mer agitée, se détacher des engins de remorquage occasionnant ainsi des pertes de temps et d'argent considérables. Aussi est-il impérieux dans cette phase d'attendre des conditions météorologiques et des conditions de houle favorables. Il faut donc faire appel aux renseignements des services météorologiques et hydrographiques avant d'entreprendre une quelconque opération.

Sur les lieux mêmes, il est nécessaire de positionner la plate-forme. Or ce positionnement peut être rendu difficile par la température et la houle, les courants marins. Les caractéristiques du fond marin sont donc à prendre en considération. Si la fondation doit tout d'abord s'adapter à la structure du sous-sol, il faut également prendre des mesures permettant si non d'éviter le sinistre du moins d'en limiter l'ampleur.

### 1.2.1.2.2 **Phase d'exploitation**

Les conditions atmosphériques peuvent mettre en danger l'installation de forage. En tête de ces conditions, il y a lieu de citer les tempêtes où les vents atteignent parfois des vitesses supérieures à 300 km/h et qui peuvent endommager ou détruire la superstructure.

Les tornades et les trombes représentent également un danger potentiel.

Aux dangers météorologiques et océanographiques, s'ajoute le risque de tremblement de terre. Les secousses sismiques sont dangereuses pour les pipe-lines sous-marins alors que les installations aux côtes sont mises en danger par le raz de marée consécutif aux secousses sismiques. Les installations de forage flottantes peuvent connaître des éruptions incontrôlées de pétrole ou de gaz.

L'isolement et l'éloignement des côtes imposent des moyens d'accès pour les hommes et le matériel et les équipements hôteliers importants qui ont une incidence sur les structures et l'assurance.

En effet, l'importance et la valeur des moyens techniques et des installations mis en oeuvre entraînent la nécessité d'une couverture d'assurance appropriée.

## CHAPITRE 2. LA PRATIQUE DE L'ASSURANCE OFF SHORE

L'évolution technique intervenue dans le domaine de l'exploitation des mers a des répercussions sur l'assurance. Mais quelle définition donner à l'assurance off shore ou assurance des risques d'exploitation des mers et quelles en sont les garanties ? Nous convions le lecteur à trouver réponse à ces questions pertinentes dans les lignes qui suivent.

### 2.1 - DEFINITION DES RISQUES D'EXPLOITATION DES MERS

La Munich Re forte de son expérience, a essayé de trouver une définition qui tient compte des projets futurs.

Les risques de technique OFF SHORE, suggère -t-elle, « sont constitués par des constructions fixes ou flottantes, des ouvrages d'art, des installations industrielles en pleine mer pendant :

- la construction,
- le montage à terre, dans la mesure où la garantie ne se limite pas seulement à la partie on shore ;
- le montage ou l'installation sur le lieu de mise en exploitation ;
- le transport vers le lieu d'exploitation ;
- l'exploitation .

Autrement dit, il s'agit des catégories de risques suivants :

- les installations de forage de toute sorte ;
- les plates-formes de production avec leurs installation ;
- l'emmagasinage off shore de matières premières et produits ;
- les installations flottantes de production et d'usinage ;
- les systèmes de plongée en eaux profondes ;
- les canalisations de toute sorte ;
- les câbles marins de téléphone et d'alimentation en courant électrique ;
- les îles et ports artificiels en mer ;
- les pipe-lines.

Cette définition large nous amène à examiner les garanties offertes.

### 2.2 - LES GARANTIES OFFERTES.

Le marché londonien de l'assurance Transports a été le premier à accorder une couverture pour les risques d'exploitation des mers et ce d'autant plus qu'il s'agit de structures flottantes telles que barges de pose des pipe-lines, bateaux-grues, plates-formes, semi-submersibles, plates-formes auto-élévatrices et navires de forage. Ces installations et véhicules sont exposés aux risques de transport classiques. Il en est de même du remorquage des installations off shore. Les installations fixes, rattachées durablement au fond marin présentent d'autres risques tant pendant la construction à terre que lors de leur équipement et de leur mise en exploitation. Ce sont des risques relevant de l'assurance engineering et de l'assurance incendie des risques

industriels. L'assurance off shore, une combinaison de garanties qui ne sauraient être en mesure d'accorder distinctement la couverture adéquate sans prendre en considération les périls et les critères d'appréciation des risques qui particularisent les différentes branches. Nous allons examiner tour à tour les risques relevant des branches engineering, des risques ressortissant du domaine de l'assurance incendie des risques industriels et les garanties complémentaires.

## 2.2.1 - LES RISQUES PROPRES A L'ASSURANCE TRANSPORTS

Les structure flottantes et les garanties installations industrielles sur l'eau sont l'objet de dangers spécifiques de la mer, tant lors de leur transport jusqu'au site que pendant leur exploitation. Ils comprennent les risques de remorquage, les risques de phénomènes naturels et les risques de guerre et les risques politiques.

### 2.2.1.1 - *Les risques de remorquage*

Dans le remorquage des installations en mer, le transfert du chantier au lieu d'installation est assuré dans le cadre soit de l'assurance construction (Institute clauses for Builders'Risks) soit d'une police séparée. L'assurance du transfert du chantier au lieu d'installation est admise ou préféré lorsque le risque est exceptionnel en raison de la durée du transport ou des dangers propres au trajet suivi. L'acheminement jusqu'au lieu d'exploitation constitue l'une des phases les plus difficiles de la vie d'une installation off shore. C'est la raison pour laquelle les assureurs exigent que l'organisation et l'exécution du remorquage ainsi que la stabilité de l'installation soient contrôlées par des experts agréés ou par des Sociétés de vérification. Le transport des installations mises en oeuvre pour l'exploitation des mers se fait soit par le système de remorquage humide (l'engin remorqué flotte à l'eau), soit par le système des pontons de chargement. Les polices remorquage couvrent, outre les éventuels dégâts subis par l'engin remorqué proprement dit, les risques RC abordage c'est-à-dire la responsabilité en courue au titre du remorqueur ou de l'objet remorqué en cas de dommages causés à des tiers lors d'une collision.

Lorsqu'il s'agit du transport d'installation off shore sur pontons, on recourt non seulement aux conditions d'assurance facultés mais aussi à celles de l'assurance corps de navires (pour les voyages) qui incluent la RC abordage.

Les conditions d'assurance facultés valent pour toute la durée pendant laquelle l'objet à transférer à bord du moyen de transport est assimilable à une marchandise.

La garantie corps maritime s'applique dès que l'objet transporté flotte de façon autonome et constitue de ce fait un risque corps.

Les remorquages en eau proprement dits sont couverts exclusivement aux conditions d'assurance corps (Institute Voyage clauses) qui comprennent, outre la RC abordage pour l'engin remorqué, celle qui incombe au remorqueur et pendant la phase de remorquage.

Si le remorquage est assuré séparément, l'assurance construction cesse temporairement de s'appliquer au moment où s'achèvent les opérations d'arrimage ou les préparatifs pour le remorquage en eau. La police couvrant le remorquage prend fin dès que la plate-forme repose sur le fond marin après l'assurance construction reprend ses effets. A titre d'exemple sur le

remorquage, il avait fallu six (6) remorqueurs d'une puissance totale de 115 000 CV pour remorquer la plate-forme de forage Stratford B de valeur d'assurance

1, 425 milliards de dollars et pesant 800 000 tonnes d'un fjord \* norvégien jusqu'au lieu de forage<sup>3</sup>.

Les navires de forage, les pétroliers, les plates-formes auto-élévatrices et les semi-submersibles sont assurés selon la « Institute Time clause » coque garantissant les pertes et dégâts dûs aux intempéries, à l'incendie, à l'explosion et à la RC générale ordinaire alors que les submersibles, les auto-élévatrices et certains semi-submersibles sont couverts au titre de l'assurance tous risques plates-formes de forage (London Standard All Risks Builing Barge Form) ainsi que les plates-formes de production. La « Institute Time Clause » couvre les risques maritimes. L'assurance tous risques plate-forme de forage étend la ITC aux sinistres qui surviennent lors du forage.

### 2.2.1.2 - *Les phénomènes naturels*

Les équipements off shore sont plus exposés à l'action des phénomènes naturels (cyclones, tornades, séismes, éruptions volcaniques, raz de marée, houle forts courants marine, glissement du fond marin) qui constituent une menace non négligeable en haute mer. C'est pourquoi les installations off shore doivent non seulement satisfaire à des exigences sévères en matière de stabilité et de sécurité d'exploitation mais également être construites de manière à résister aux vagues d'une hauteur certaine.

#### 2.2.1.2.1 - *La tempête et la houle*

Les cyclones sont en premier lieu responsables des tempêtes. Accompagnés de vent d'une vitesse supérieure à 300 km/h, ces cyclones peuvent endommager la plupart des installations ou les détruire totalement. Un cyclone peut traverser toute une série de zones d'exploitation et causer un énorme cumul de sinistres.

#### 2.2.1.2.2 - *Les courants marins*

Ils représentent aussi une source de dangers non négligeable pour la stabilité et la résistance des installations mises en oeuvre dans l'exploitation des mers. En réalité, les courants océaniques présentent des directions et des vitesses très variables et qu'ils modifient le relief des fonds marins.

#### 2.2.1.2.3 - *Les séismes, les raz de marée, brouillard, orage et foudre*

Les séismes sous-marins et les éruptions volcaniques sous la mer peuvent déclencher des raz de marée. Les séismes se traduisent sur les installations par des oscillations. Ce phénomène naturel n'en constitue pas moins une menace étant donnée que les secousses du sol sont souvent à l'origine des tassements du fond de la mer. Le fond marin s'effondre au fur et à mesure que l'exploitation d'un champ énergétique se poursuit.

\* Voir lexique

<sup>3</sup> Policy Market September 1981 P. 24

D'autres phénomènes naturels menacent également les installations d'exploitation des mers. il en est ainsi singulièrement :

- du brouillard qui rend la navigation difficile et aggrave en conséquence le risque d'abordage ;
- des orages et de la foudre fréquents en mer qui entraînent un risque accru d'incendie et d'explosion ;
- des périodes de mauvais temps plus ou moins longues qui perturbent ou empêchent le fonctionnement des installations d'exploitation, le transport de l'énergie, la relève des équipes de travail, l'approvisionnement en matériel ainsi que la mise en oeuvre des mesures de sauvetage nécessaires en cas d'accident.

Tous ces dangers sont à prendre en compte dans les projets de prospections et de transfert d'installations off shore. Qu'en est-il de l'assurance du risque de guerre et des risques politiques ?

### 2.2.2 - L'ASSURANCE DES RISQUES DE GUERRE ET DES RISQUES POLITIQUES.

Les usages en vigueur dans l'assurance transports et les dispositions du Waterborne Agreement signé en 1937 mais revu en 1976, ne rendent les risques de guerre assurables que pendant la durée du voyage maritime. En d'autres termes, une installation off assurée n'est assurée contre le risque de guerre qu'entre le moment où elle est mise à l'eau et celui où elle est déchargée sur le site d'implantation. Les objets flottants ne bénéficient pas de la couverture contre le risque de guerre lorsqu'éclate un conflit armé entre deux des cinq grands Etats (Etat-Unis, URSS, Chine, France et Grande-Bretagne). Comme risques liés à l'état de guerre, on peut citer : le risque d'échouement, le risque de toucher une mine, le risque de collision. Ainsi, la guerre du Golfe dans la décennie 1980 a laissé une facture salée pour les assureurs. Les sinistres se sont accumulés et les pertes lourdes. En effet, plus de deux cents marins ont trouvé la mort au cours des attaques, les dommages causés aux navires, plus de trois cents au total ne sont pas toujours réparables<sup>4</sup>. Le Waterborne Agreement ne couvre pas les risques politiques particulièrement les sabotages perpétrés pour motif politique, les actes de terrorisme ou les grèves, émeutes et mouvements populaires. De même l'assurance contre les risques de guerre ne couvre pas les risques politiques de nationalisation et d'expropriation. Il reste possible de souscrire contre ces risques une assurance valable à terre (pendant la période de construction) et en mer après la mise en place. Cette assurance rembourse la différence entre la valeur déclarée et le montant de la compensation consenti par un Etat.

### 2.2.3 - LES RISQUES RELEVANT DE LA BRANCHE ENGINEERING

Les installations d'exploitation des mers sont exposées à une gamme de risques. Ces risques résultent de l'éventuel enfoncement des installations dans le sol sous-marin et de leur endommagement par des objets tombés de la plate-forme. Les équipements mécaniques faisant partie des installations tournent vingt quatre heures sur vingt quatre. Et sont soumis à des conditions d'exploitation rudes. Ils peuvent donc vieillir. De plus, le montage et la mise en place des installations de grande profondeur et des pipe-lines sont coûteux et nécessitent l'intervention d'engins spéciaux qui entraînent des frais considérables.

<sup>4</sup> L'ARGUS du 25-12-1987 - 3274

### 2.2.3.1 - *La phase de construction et d'installation*

Au regard des matériaux, des technologies et des méthodes de fabrication, la phase de construction des installations off shore est dominée par les risques techniques relevant de l'assurance tous risques chantiers et montage-essais (CAR et EAR).

La pratique a consacré l'application des conditions particulières accordées par les assureurs transports pour la construction des navires (London Institute Builders'Risks Clauses) QUE LES CONDITIONS CAR (Contractors All Risks) et EAR (Erection All Risks). Il s'agit de garanties tous risques mais les conditions de l'assurance transports offrent une couverture large du fait du nombre très exhaustif d'exclusions et de la garantie du risque de navigation après la mise à l'eau et pendant des essais en mer (naufnage, abordage). Les Builders Risks Clauses sont considérés actuellement comme la clé de voûte de l'assurance des risques d'exploitation des mers pendant la construction, le transport, l'installation et l'équipement et forme avec d'autres Institute Clauses un seul document. Ce package inclut la garantie du risque de maintenance qui provient de l'assureur CAR et joue pendant 12 ou 24 Mois après la réception provisoire de l'objet assuré par le souscripteur.

En dépit de l'utilisation globale des conditions de l'assurance transports, il est important de noter que, les éléments de risques spécifiques de la construction navale pour lesquels avaient été conçues les Builders Risks Clauses, passent dans le cas de grandes plates-formes de production montées de façon durable, au second rang par comparaison aux risques relevant de l'assurance Engineering. Si la construction navale fabrique des structures flottantes autonomes prêtes au transport des personnes et des marchandises ; dans le secteur de l'exploitation des mers, des usines pétrochimiques en béton ou en acier sont construites. Ces installations construites et acheminées en eau jusqu'au lieu d'exploitation sont soumises aux risques liés à l'environnement marin et ne sauraient donc justifier l'application de police construction navale car bien des différences existent entre le navire et la plate-forme.

Le navire est livré après les essais en mer et la garantie du risque de construction prend fin dès la livraison alors que la police construction couvre tous les travaux faits pendant des mois et des années sur la plate-forme et le test des différents éléments ; à la suite de la découverte d'un vice caché, le navire peut retourner au chantier naval et être réparé sur le dock, ce qui n'est pas le cas d'une plate-forme installée et dont la remise en état sur place est fort difficile et coûteuse.

La nature du fond marin joue un rôle pour positionner une plate-forme car il faut étudier et aplanir le fond marin, éliminer les pointes rocheuses. Le navire peut éviter les obstacles alors que la plate-forme fixe présente une vulnérabilité accrue au risque de collision. Le navire s'adapte aux mouvements de la houle tandis que la plate-forme doit résister aux forces des vagues et des vents.

### 2.2.3.2 - *Pose des pipe-lines*

Les pipe-lines reliant la côte aux différents champs gisements marins coûtent cher. L'élaboration des conditions d'assurance appliquées à la pose des pipe-lines s'est faite à partir des conditions transports. L'on prévoit des plafonds d'engagements ou des couvertures au premier risque de manière à réduire la prime.

L'assurance des pipe-lines, que ce soit lors de la pose ou pendant l'exploitation a entraîné des résultats insatisfaisants. En dépit des franchises importantes, le rapport sinistres à primes est de plus de 180 %.

#### 2.2.4 - L'ASSURANCE INCENDIE DES RISQUES INDUSTRIELS

Une fois que la plate-forme de forage ou de production mise en service, priorité est accordée à l'assurance incendie. Si l'assureur incendie prend des mesures de prévention nécessaires, il doit aussi calculer le sinistre maximum possible résultant d'un seul et même événement.

##### 2.2.4.1 - Valeurs unitaires et concentration des valeurs

La nécessité d'utiliser en mer des matériaux très résistants, les frais engagés pour le personnel, l'ingénierie, le transport, le remorquage, les structures complexes des installations et plates-formes de production implantées en mer pour une longue durée sont des facteurs contribuant au coût assez élevé du remplacement des équipements. La valeur élevée de chaque installation et l'existence de plusieurs plates-formes sur un même champ, parfois très rapprochées se traduisent par de colossales concentrations de valeurs. Le coût de la plus grande plate-forme lourde en béton, en mer du Nord, Stratford C se monte à près de 2 milliards de dollars. Il existe en mer du Nord des gisements pétrolifères sur lesquels sont implantées, sur quelques kilomètres carrés de superficie plusieurs plates-formes et autres installations, canalisation sous-marines ont une valeur totale de plus de 5 milliards de dollars (annexe 8).

##### 2.2.4.2 - Sinistre maximum possible par événement et par zone de cumul

Il est évident qu'un seul et même événement important (accident technique ou tempête) peut causer des dommages à plus d'une installation. Un contrôle régulier et systématique des sinistres pouvant ainsi frapper plusieurs objets distincts s'impose donc. Le cumul de sinistres par événement s'apprécie sur la base d'une perte totale de la plus grande installation couverte et de plusieurs sinistres partiels concomitants causés aux autres risques de la zone de cumul considérée. Les dommages peuvent atteindre 2 milliards de dollars par unité et 5 milliards de dollars en cas de cumul alors que la prime d'assurance perçue pour l'ensemble des risques off shore situés dans cette zone paraît modeste. Le sinistre total qui est survenu à la plate-forme « Piper Alpha » qui ne comptait pas pourtant parmi les plus chères de mer du Nord, le 6 juillet 1988 et qui a coûté plus d'un milliard de dollars aux assureurs illustre fort bien le potentiel de gros sinistres qu'on rencontre dans l'exploitation des mers (cf annexe 9 et 9bis).

#### 2.2.5 - LES GARANTIES COMPLEMENTAIRES

Les polices d'assurance du risque de construction et du risque d'exploitation des installations off shore sont généralement présentées sous forme de « package » intégrant des éléments et des domaines de différentes branches. Nous avons recensé ainsi huit garanties complémentaires fréquentes qui s'étendent aussi bien à la phase de transfert de la construction qu'à la phase de transfert d'exploitation.

### 2.2.5.1 - Retirement de l'épave

La garantie « retirement de l'épave » s'applique à l'obligation qui revient à l'exploitant d'une unité flottante ou fixe implantée sur les côtes d'un Etat d'évacuer l'épave ou les débris en cas de perte totale de l'installation. La garantie « Removal of Wreck » (ROW) ou « Removal of Debris » (ROD) couvre exclusivement l'évacuation de la plate-forme par suite d'un sinistre garanti et exclut l'obligation pour l'exploitant d'enlever l'installation pour épuisement du gisement. Les frais de retirement sont couverts sur la base d'une assurance au premier risque pour une somme convenue.

### 2.2.5.2 - « Cost of Control »/ « Control of Well »

Dès qu'un « blow-out »\* se produit, certaines mesures spéciales doivent être mises en oeuvre pour la stopper. L'assurance « Cost of control » sur la base d'une garantie au premier risque couvre les frais engagés pour celle-ci. Cette assurance s'étend aux dépenses exposées pour le forage de puits d'intervention, la location du matériel de forage, l'intervention des spécialistes de la lutte contre l'incendie et l'emploi de leur équipement, pour le matériel et l'équipement de l'entreprise de forage. Cette assurance est offerte soit séparément soit dans le cadre de polices off shore package ou en association avec des assurances de responsabilité civile. Pareille association se justifie par l'étroitesse de relation entre la reprise en main du contrôle sur un « blow out » avec la prévention des sinistres de pollution du fait de la sensibilisation de l'opinion à la protection de l'environnement. Le coût de la lutte contre un seul « blow out » a déjà coûté dans la pratique plus de 200 millions de dollars. Les garanties « Cost of Control » encore appelées « Owner Extra Expense » (OEE) laissent depuis une décennie des résultats négatifs avec un taux de sinistres moyen de 133 %.

### 2.2.5.3 - La perte de bénéfice

Elle connaît une multitude de noms. Ainsi les Anglophones l'appellent « Loss of Earnings » ou « Loss of Profits » ou encore « Loss of Charter Hire ». Les Francophones l'appellent « Pertes d'exploitation ». Quelle que soit l'appellation, l'assurance « Pertes d'exploitation » couvre sur la base de montants journaliers convenus la perte de bénéfice prouvée et/ou les frais généraux permanents et non la perte totale des installations. L'indemnisation en pareil cas est subordonnée à survenance d'un événement indemnisable au titre de la police corps maritime pour les unités flottantes ou de la police couvrant l'exploitation des installations off shore. L'obligation d'indemniser de l'assureur prend effet après une franchise de 8, 14, 20 ou 30 jours et selon un plafond d'un montant fixe. Dans la pratique, seules les unités flottantes et les installations stationnaires de petite dimension sont assurées contre l'interruption d'exploitation. Le marché de l'assurance off shore serait incapable de fournir pour les grosses plates-formes une capacité suffisante de l'ordre de plusieurs millions de dollars.

---

\* Voir lexique

#### 2.2.5.4 - *La responsabilité civile*

La pratique offre une pléthore d'assurances responsabilité civile : de l'assurance RC de l'employeur « Employers Liability » à l'assurance RC des sinistres de pollution en passant par l'assurance RC Professionnelle et l'assurance RC Exploitation de l'exploitant d'une installation off shore.

L'assurance RC générale couvre les dommages matériels et corporels survenus aux installations off shore aussi bien du fait de la construction et de son transfert que de l'exploitation de ces installations tels la chute d'un appareil d'une plate-forme de forage sur un navire d'approvisionnement. Les dommages ou perte du trou de forage (loss of or damage to hole) ainsi que les dommages à la réserve (damage to reservoir) sont exclus. L'assurance P & I (Protection and Indemnity) couvre les recours exercés par des tiers contre les propriétaires d'unités flottantes en vertu de prescription légales (mort ou dommages corporels) ou d'accords contractuels (dommages à la cargaison) cette assurance fait l'objet d'une police séparée et ce sont des mutuelles « P&I Clubs » qui s'en occupent.

La garantie « See page Pollution and Contamination » couvre jusqu'à concurrence de la somme assurée les dommages résultant de la pollution et de la contamination de la mer et du littoral par suite d'un déversement du pétrole ou autres substances chimiques ainsi que les frais d'assainissement et d'épuration engagés pour éliminer les pollutions déjà survenues .

#### 2.2.5.5 - *La Maintenance*

La maintenance a pour but d'empêcher les dommages et les dérangements. Les conditions de la FIDIC <sup>5</sup> fixent généralement à 12 mois à compter de la réception provisoire la période pendant laquelle l'entreprise de construction peut voir sa responsabilité engagée ou est tenue d'accomplir ses obligations contractuelles. Elle est limitée aux seuls dommages à l'ouvrage dont l'entrepreneur est responsable.

La garantie maintenance prend effet dès la livraison de la partie d'ouvrage réalisé au maître d'ouvrage dès l'établissement du certificat de réception provisoire, ou la mise en service par l'exploitant de la partie d'ouvrage livré.

Les garanties accordées traditionnellement dans le cadre des assurances CAR moyennant paiement d'une surprime donnent droit à indemnisation pour :

- les dommages causés aux biens assurés par l'entrepreneur pendant les travaux de maintenance prévues au contrat ;
- les frais de réparation au titre des dommages dont le fait générateur a pris naissance au cours de la période de construction comprise entre l'établissement de la police et le début de la période de maintenance et dont le constructeur assume la responsabilité conformément aux termes du contrat et qui résultent d'une mauvaise exécutions ou d'une erreur de conception.

---

<sup>5</sup> Fédération Internationale des Ingénieurs - Conseils

Une troisième variante de maintenance s'applique dans les polices du risque de construction off shore. Elle se distingue des précédentes par le fait que même les dommages survenus avant la prise d'effet de la garantie mais non découverte sont indemnisables au titre de ladite police.

#### 2.2.5.6 - *Viellissement*

Une plate-forme off shore vieillit, s'use et perd de sa valeur au fur et à mesure qu'augmente sa durée d'utilisation. La vulnérabilité de l'installation aux risques océanographiques et météorologiques est plus grande vers la fin de sa vie. L'état et la valeur d'une plate-forme dépendent du degré d'efficacité de la protection cathodique contre la corrosion, la qualité de la maintenance et des travaux de réparation. Les installations off shore sont assurées à leur valeur de remplacement avec une clause d'augmentation, elle-même recalculée à chaque renouvellement de la police.

#### 2.2.5.7 - *Usure*

On entend par ce terme encore appelé « Wear and tear » ou « Gradual détérioration » tous les facteurs qui entraînent la détérioration qualitative progressive des objets assurés, un dommage. Ce sont les influences continues d'une exploitation normale ou non pendant une certaine période de temps qui constituent la cause du sinistre, influences tenant à l'utilisation ou à l'environnement du risque (houle, rouille, érosion). Tous ces phénomènes sont inassurables. En conséquence, les dommages qu'ils causent aux éléments constitutifs de l'ouvrage ne sont pas indemnisables.

#### 2.2.5.8 - *Erreur de conception et vices de fabrication*

Les polices d'assurance sur corps de navire en construction incluent le risque d'erreur de conception « faulty design ». Il y a « faulty design » lorsque le bien assuré est défectueux du fait d'un vice de conception et d'étude, d'une erreur de construction ou de calcul ou d'un mauvais choix de matériaux lorsque la conception a été réalisée à partir de données erronées, lorsque les instructions sur la marche à suivre pour la construction, la mise en service ou l'exploitation sont fausses et que l'erreur a été commise par des personnes chargées du contrôle et de la réalisation des travaux d'étude de conception. L'assurance contre les dommages résultant des erreurs de conception et vices de fabrication est donc capitale pour l'exploitant d'une plate-forme de production puisque c'est à lui qu'incombe la responsabilité de ces dommages après réception de l'installation. La prise en charge du risque « faulty design » exige la prise en compte des données techniques et l'application de certaines restrictions sans lesquelles ces risques ne seraient pas assurés. L'indemnisation n'est acquise que si le défaut a entraîné un dommage à la chose assurée et si l'assuré n'avait pas la possibilité d'éviter l'erreur cause du dommage. L'indemnité ne s'étend pas aux frais supplémentaires exposés pour l'amélioration du projet initial.

Aux termes de cette première partie, force est de constater d'une part que l'assurance off shore est une industrie de très haute technologie. Elle vit dans un environnement de technologies performantes et avancées, voire d'innovations technologiques s'exerçant à la limite des domaines scientifiques et techniques connus. D'autre part elle présente un contexte d'incertitudes propice à l'assurance. La protection d'assurance appropriée pour ces risques est une combinaison de garanties transports, engineering et incendie.

L'exploitation des mers représente un potentiel très grand de gros sinistres et de sinistres catastrophiques. La mise en valeur des mers constitue un gros risque qui, d'une envergure particulière d'installations technologiques complexes, d'un coût assez élevé et de fortes concentrations de valeurs dépasse non seulement la capacité de souscription des compagnies elles-mêmes mais également de tout un marché sous-régional ou régional, ou encore du fait d'une sinistralité et d'une fréquence de sinistres élevés ou qu'il soit exposé aux catastrophes, a une ampleur qui rend indispensable une collaboration tous azimuts tant dans la capacité de couverture que dans l'évaluation du traitement à lui réserver.

Notre approche resterait superficielle ou partielle si elle ne débouclait pas un l'assurance off shore au Cameroun. Ainsi l'assurance off shore au Cameroun constitue notre second axe de réflexion.

## TITRE II      L'ASSURANCE OFF SHORE AU CAMEROUN

Le Cameroun regorge d'énormes ressources naturelles. Pays producteur de pétrole, il est baigné par la mer où les recherches de gisements sont effectuées. Le marché de l'assurance off shore existe et constitue un atout indéniable. La découverte récente d'un important gisement de pétrole aux larges de Kribi en est une illustration plausible. Ce titre II s'ouvrira par l'analyse de l'existant qui nous conduira à analyser les blocages et à entrevoir son expansion.

### CHAPITRE 3.                      L'ANALYSE DE L'EXISTANT

#### Constat : Extraversion du marché off shore Camerounais

Des quelques informations que nous avons pu recueillir, il ressort que le marché camerounais de l'off shore est un marché étroit aux mains de quelques assureurs. Il est géré, dominé et contrôlé par les courtiers et sociétés étrangers comme du reste l'ensemble de tout le marché soit près de 53 % du chiffre d'affaires <sup>6</sup> en 1993 et où une filiale des compagnies étrangères contrôle à elle seule en 1994 25 % du marché <sup>7</sup>. Ces filiales des Compagnies étrangères et courtiers à l'instar des multinationales qui recherchent, exploitent et distribuent de l'énergie, accumulent des fortunes qui soulèvent la critique et l'envie. ces multinationales contrôlent les richesses naturelles en créant des sociétés locales, prête-noms qui dirigent l'économie et la politique sous le couvert d'une indépendance qui n'est que nominale ressuscitant ainsi le vieux pacte colonial qui donne à la métropole un double monopole : celui des achats de matières premières exotiques et celui de la fourniture des produits finis aux pays sous-développés. Le rubicond de cette exploitation à outrance qui consiste à ne rien laisser au pays d'accueil, est même franchi avec la création des sociétés d'assurances dites « captives » chargées de la couverture de l'ensemble des risques. Ces captives sont nombreuses chez les pétroliers de telle sorte que la domiciliation locale de l'assurance des risques locaux n'est que de pure façade.

Les portefeuilles de ces filiales africaines des sociétés d'assurances étrangères sont dominés par l'existence des risques de pointe alors qu'ils ne devraient intervenir que comme coassureurs. Ces investisseurs étrangers ne sont guère disposés à assurer sur les marchés locaux leurs investissements dans les pays en développement. La conséquence la plus vexante n'est autre que la fuite, l'évasion des capitaux, le placement accentué des affaires nationales à l'étranger. Les sociétés nationales au moment où elles semblent atteindre un niveau professionnel et technique suffisant, se voient ainsi privées d'un volume d'affaire important qui leur seraient indispensables pour augmenter leurs recettes, et par voie de conséquence, pour rendre le pays plus indépendant dans un secteur clé de son économie. Or la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement) formulait dans deux documents en

<sup>6</sup> CNA News N° 22 P. 09

<sup>7</sup> CNA News N° 24 P. 07

1980<sup>8</sup> le principe selon lequel les risques situés dans le pays, les personnes qui y résident et les responsabilités qui y sont encourues doivent être assurés sur le marché local.

Il existe une inégalité des chances à l'intérieur de nos frontières entre compagnies d'assurances pour aborder une certaine clientèle. A ce propos, nos inquiétudes naissent du risque de désorganisation du marché par les sociétés étrangères bien armées. Nos services de contrôle ont fort à faire puisqu'ils doivent se montrer impartiaux.

Mais quels enseignements peut-on tirer de ce triste constat que nous avons fait et que la logique anglophone de l'OAA (Organisation Africaine des Assurances) déplore ?

La complexité du sujet nous a conduit d'abord à sérier nos observations, puis à les regrouper sous deux grandes rubriques :

- d'une part des causes de cette quasi-absence des compagnies nationales ;
- d'autre part à envisager des solutions pour développer le marché.

### **3.1 - CAUSES DE CETTE QUASI-INEXISTENCE DES COMPAGNIES NATIONALES SUR LE MARCHÉ DE L'OFF SHORE**

Elles sont nombreuses et variées. Mais notre effort a consisté à distinguer respectivement les causes externes et les causes inhérentes à l'assurance.

#### **3.1.1 - Causes externes de l'assurance**

##### **3.1.1.1. - Le manque de confiance des pouvoirs publics en les compagnies nationales**

Il s'agira ici tout simplement des causes imputables aux pouvoirs publics. En effet, cette situation trouve son origine dans l'insuffisance de la volonté politique dont les manifestations sont multiples. La première manifestation de cette carence résulte de la place du service des assurances dans l'organigramme administratif et de l'inapplication des décisions qu'il serait amené à prendre.

Le contrôle des assurances au Cameroun relève de la compétence de la sous-Direction des Assurances, elle-même placée sous la tutelle du Ministre de l'Economie et des Finances, et rattachée à la Direction des Contrôles Economiques et des Finances Extérieures. En réalité, seule la Direction est habilitée à prendre des décisions importantes. Or que peut-on attendre d'une structure dont les moyens et les conditions de fonctionnement ne semblent pas toujours correspondre au rôle important qu'elle devrait jouer dans le développement économique et social du pays. La situation actuelle rend difficile et incertaine l'application de ses décisions vu les contingences politiques, économiques et sociales. En outre, on dénote le peu d'enthousiasme des pouvoirs publics non seulement à nommer des hommes aux postes et à mettre en place la réforme CIMA. Comment expliquer que le sous-Directeur des Assurances, l'actuel Secrétaire général de la CIMA ait été nommé après cinq (5) ans de vacances ? Comment expliquer que jusqu'à ce jour, le Cameroun qui assume la plus haute fonction de la CIMA, n'ait pas trouvé actuellement de successeur au sous-directeur sortant ? Comment expliquer que nos pouvoirs publics aient pris trop de temps pour réajuster le tarif automobile ?

<sup>8</sup> TD/B/C3/169 paragraphe 45 - TD/B/C3/178 paragraphe 41

Comment expliquer que nos pouvoirs publics n'aient pas érigé la sous-direction des assurances en Direction nationale pourtant un des préalables à l'entrée en vigueur du Code CIMA ? sinon que par le manque de confiance ou le peu d'intérêt en les Compagnies locales en particulier et au secteur de l'assurance en général, un secteur qui, pourtant a généré un chiffre d'affaire de 41,5 milliards en 1994<sup>9</sup> et dont le rôle et l'importance économiques ne sont plus à démontrer.

Certains dirigeants de nos sociétés placent à l'extérieur des risques situés au Cameroun sans que cela n'émeuve nos autorités. Mais au-delà de ces causes imputables aux pouvoirs publics, des causes propres à l'assurance existent, lesquelles constituent autant d'obstacles au développement de l'assurance.

### **3.1.2 - Causes inhérentes à l'assurance**

Nous avons recensé deux causes propres à l'assurance. Il s'agit :

- de la faible capacité de souscription des sociétés locales ;
- de la faible formation des compétences locales spécialisées.

#### **3.1.2.1 - Les capacités financières insuffisantes**

Pour le preneur d'un contrat, le capital de l'assurance représente une garantie de solvabilité car il constitue « un support essentiel et renforce la crédibilité d'une compagnie d'assurances » comme le souligne si bien Monsieur MENG<sup>10</sup>.

Quand on regarde le marché, on s'aperçoit que beaucoup de nos sociétés d'assurances sont insuffisamment pourvues de ressources financières ou quand elles en ont, ces moyens financiers sont limités. L'absence d'assise financière solide ne permet pas une expansion normale de la société et partant de tout le marché. La capacité d'assurance disponible pour les risques de grandeur est insuffisante pour satisfaire la demande car la couverture de ces gros risques dépasse de loin les possibilités financières des compagnies d'assurance. La capacité de souscription de ces gros risques est si petite que ces risques ne peuvent être exclusivement confiés au marché camerounais.

#### **3.1.2.2 - La faible formation des compétences spécialisées locales**

Le personnel d'une compagnie d'assurances représente une ressource vitale de réussite. L'action de ce personnel doit être menée avec professionnalisme. Or à l'analyse, cette condition ne semble pas totalement remplie en ce sens que l'assurance camerounaise n'a pas su attirer des jeunes compétents et dynamiques vers elle. La tâche de ces techniques exige des qualités de compétence, d'efficacité, de création et d'innovation, qualités qui ne sont pas à la portée du premier venu et qui sont le fruit de la formation et d'une longue expérience. La faible formation des compétences spécialisées locales se manifeste par le recours à l'expertise technique, au savoir-faire étrangers que nécessitent le traitement technique, la technique d'assurance, l'appréciation du risque, les mesures de préventions de sinistres. Le Cameroun comme du reste l'Afrique accuse un certain retard dans la constitution et l'élargissement d'un patrimoine d'expériences et de connaissances. Il est regrettable que le Cameroun continue

<sup>9</sup> CNA News N° 24 P. 07

<sup>10</sup> MENG (F) in Echos de Douala : Bulletin d'information de la Communauté Urbaine de Douala 1992 P. 66

d'importer l'expertise indispensable à l'exploitation des mers faute d'avoir orienté sa politique vers ces horizons et consacré de fonds suffisants à la recherche et à la formation de spécialistes.

L'assurance apparaît comme un instrument de stimulation et de renforcement de l'économie nationale en ce sens qu'il constitue l'un des grands secteurs de l'économie et est un gros investisseur institutionnel. Il est donc normal et compréhensible qu'on cherche à dégager les voies d'amélioration souhaitables pour une grande efficacité du secteur. Ces voies d'amélioration seront esquissées dans le chapitre qui suit.

## CHAPITRE 4 : LE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE OFF SHORE AU CAMEROUN

La démarche, quant aux solutions pour développer l'assurance off shore, épousera les contours de la division dualiste du chapitre précédent. L'on relèvera d'abord le rôle de l'Etat considéré à juste titre comme le catalyseur du développement économique. Mais ce rôle assigné à l'Etat ne saurait masquer celui des compagnies d'assurances dont la contribution reste primordiale et attendue.

### 4.1 - LE ROLE DES POUVOIRS PUBLICS

Le Cameroun, disposant de ressources naturelles considérables, devrait élaborer des politiques favorisant un transfert de technologies dans les secteurs nouveaux afin d'acquérir une capacité d'exploitation de ses ressources. Aussi sa préoccupation devrait être d'amener son marché local à participer davantage à l'assurance off shore.

Si les pouvoirs publics veulent développer la capacité et l'expertise des compagnies d'assurances, il est évident qu'ils doivent mettre en place un cadre réglementaire imposant la domiciliation de l'assurance off shore.

#### 4.1.1. - *La mise en place d'un cadre réglementaire*

L'établissement d'un cadre institutionnel adéquat aura pour objectifs :

- D'interdire la souscription à l'étranger des risques locaux ;
- De promouvoir le développement des sociétés de droit national et de protéger le droit des assurés ;
- De garantir des investissements utiles au service de l'économie.

L'arsenal juridique actuel de l'assurance a connu plusieurs étapes :

- A l'indépendance, le Cameroun hérite de la loi du 13 Juillet 1930 portant sur le contrat d'assurance ;
- L'ordonnance N° 59 - 100 du 31 Décembre 1959 portant l'assurance obligatoire en matière de responsabilité civile par les employeurs en faveur des travailleurs salariés du secteur privé y compris le personnel agricole, victimes d'accidents du travail et de maladies professionnelles ;
- L'ordonnance N° 62/OF/36 du 31 Mars 1962 fixant la législation applicable aux opérations et organismes d'assurances ;
- L'ordonnance N° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 portant l'assurance automobile obligatoire ;
- L'ordonnance N° 73/14 du 10 Mai 1973 fixant réglementation applicable aux organismes d'assurances. Cette ordonnance est considérée comme la cheville ouvrière de l'assurance au Cameroun. En effet, elle permet l'éclosion d'un marché national et de sociétés de droit national ;
- L'ordonnance N° 75/14 du 8 Décembre 1975 et son décret d'application N° 76/334 du 6 Août 1976 rendant obligatoire l'assurance des facultés ou marchandises à l'importation

- pour une valeur supérieure à 500 000 francs CFA ;
- L'ordonnance N° 75/15 du 8 Décembre 1975 et son décret d'application N° 77/047 du 17 Août 1977 rendant obligatoire l'assurance construction pour les marchés d'une valeur de 100 millions de francs CFA ;
- L'ordonnance N° 85/003 du 31 Août 1985 relative à l'exercice de l'activité d'assurance et abrogeant les dispositions antérieures et relatives à l'organisation, à la gestion et au contrôle des entreprises d'assurances ;
- L'ordonnance N° 89/005 du 13 Décembre 1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation ;
- Le traité du 10 Juillet 1992 instituant la conférence interafricaine des Marchés d'Assurances, (CIMA).

Tous ces efforts sont louables, mais resteraient vains si les pouvoirs publics n'encourageaient pas la formation et l'orientation d'un personnel spécialisé dans les secteurs lourds comme les mines, l'industrie en termes d'ingénieurs dans divers domaines que l'exploitation des mers exige d'une part et si lors de la passation des marchés avec les partenaires étrangers, les pouvoirs publics n'inséraient pas des clauses obligeant ces partenaires d'associer et de faire participer davantage les compagnies locales dans la couverture des risques.

#### 4.1.2. - *La domiciliation de l'Assurance off shore au Cameroun*

L'ordonnance N° 73/14 du 10 Mai 1973 posait clairement le principe de la domiciliation au Cameroun des risques situés sur le territoire national. En effet, les contrats portant sur les personnes et les biens situés ou immatriculés au Cameroun doivent être souscrits auprès des organismes locaux agréés pour effectuer les opérations d'assurances. Cette domiciliation présente plus d'un avantage. C'est ainsi qu'elle accroîtra l'industrie locale, augmentera la capacité locale de souscription. Elle réduira considérablement l'évasion des capitaux à l'extérieur, favorisera la rétention des primes sur le marché local, primes qui seront investies dans des créneaux porteurs étant entendu que toute compagnie a pour ambition légitime de retenir ou de conserver en totalité tous les risques qu'elle souscrit, favorisera le financement de l'économie nationale par l'Etat.

Les pouvoirs publics devront ériger la Sous-Direction des Assurances en Direction Nationale et insérer des clauses permettant la domiciliation de l'assurance. Une fois que ce travail de fond aura été fait, il reviendra aux compagnies d'assurances de se lancer dans la course.

## 4.2. - LE ROLE DES COMPAGNIES D'ASSURANCES

L'on attend beaucoup des Compagnies locales, car elles sont les principaux acteurs.

### 4.2.1. - *Renforcement des Fonds Propres*

La plupart des Compagnies locales présentent une faiblesse de capacité de rétention telle qu'elles sont enclines à réassurer une très grande partie des risques souscrites. Ainsi si elles veulent paraître efficaces et faire preuve de professionnalisme, elles doivent augmenter leurs moyens financiers. Ce renforcement de fonds propres peut s'opérer de plusieurs manières :

Les Compagnies aux ressources financières limitées peuvent les accroître par un appel des fonds auprès des actionnaires, associés ou du public ou par l'injection de tout ou partie des réserves ou bénéfices nets réalisés par la Compagnie.

La fusion est également un moyen d'accroître les fonds propres. Il serait alors absurde de demander aux Compagnies locales d'assurances de porter leur capacité de rétention plus haut que leur capacité financière. Le faire conduirait inéluctablement à l'échec et à l'instabilité de l'assureur.

Cet effort peut cependant être atteint par l'utilisation des techniques d'assurance que sont :

- La Coassurance
- La Réassurance

#### 4.2.2. - *L'Utilisation des Techniques d'Assurance*

L'on recourt généralement à la coassurance et à la réassurance.

La Coassurance est l'émission horizontale du risque entre assureurs du même marché, chacun prenant une quote-part du risque sans qu'il y ait de solidarité entre eux. Son rôle dans l'accroissement de la capacité de souscription résulte de ce que la répartition horizontale du risque leur permet de procéder à d'autres souscriptions. Mais l'inconvénient réside dans le fait que certains concurrents peuvent finir par conserver toute l'affaire. La réassurance quant à elle, est la division verticale du risque. La réassurance offre une très large possibilité de souscriptions en général. Elle apporte une tranquillité d'esprit à l'assureur pour la souscription des risques. Aucun assureur, fut-il financièrement puissant, ne peut s'en passer. Elle a fait la preuve de son efficacité et même de sa nécessité dans l'indemnisation des risques colossaux, mal connus ou dangereux, et à caractère catastrophique. La réassurance nivelle et rend plus homogène le portefeuille des risques conservés par l'assureur et en limite la charge de sinistres en ce sens que situation de trésorerie n'est pas compromise. Les réassureurs participent donc à la stabilisation de la sinistralité du portefeuille. Si la réassurance permet d'accroître la capacité de souscription, il n'en demeure pas moins qu'elle connaît des limites. Il convient de ne pas lui accorder des vertus magiques qui vont modifier la situation de la cédante en un tour de main si l'on ne négocie pas bien ses traités de réassurance, dans le but d'éviter une trop grande cession de primes. Aussi est-il indispensable pour l'assureur direct, s'il veut bénéficier de la réassurance, de procéder à des tarifications suffisantes, avec une politique de souscription rigoureuse et une prévention de sinistres adéquate.

#### 4.2.3 - *Création d'un bureau commun d'assurance off shore.*

Au niveau local, les compagnies d'assurances peuvent conjuguer leurs efforts pour couvrir le risque off shore. Elles peuvent se partager le risque, grouper leurs capacités de rétention et constituer un pool off shore dans le but de retenir les primes. On peut donc augmenter la capacité de rétention du marché camerounais de l'off shore sans diminuer la solvabilité d'une compagnie en particulier. Si le marché local n'est pas capable de satisfaire, il est également possible de regrouper au niveau semi-régional, les capacités de rétention des compagnies membres et constituer un pool dans une région où des liens se sont déjà tissés dans d'autres secteurs d'activités commerciales. On pourrait même étendre les tentacules du pool au niveau régional, de tous les pays. On instaurerait alors un marché africain de l'assurance off shore comme il existe une association de producteurs de pétrole africain dénommée « APPA »;

Le pool camerounais aurait pour mission de répartir le risque entre les compagnies locales, de défendre les intérêts du marché local auprès des compagnies multinationales opérant au pays d'une part et auprès des pouvoirs publics d'autre part à l'effet de participer davantage à l'assurance et à la réassurance directe des biens et transactions desdites compagnies et de faire bénéficier le pays de retombées financières de ces opérations.

Quelle que soit la décision : pool local, semi-régional ou régional, la SAAR<sup>11</sup> est prête à apporter son concours et son savoir faire. En effet, elle interviendra à la fois en tant qu'assureur direct et réassureur. S'agissant notamment de la réassurance, il appert que la réassurance de la SAAR est l'une des plus solides et des plus sûres du marché, ce, d'autant plus qu'elle a à sa tête un homme de métier à la carrure internationale reconnue. Cet homme a mis au point des plans de réassurance audacieux permettant la conservation réelle des primes et a créé un Département de Réassurance Cédée et acceptée.

#### 4.2.4 - *Développement d'un marketing de proximité*

Une fois que les compagnies locales auraient renforcé leurs fonds, se seraient constitué en un pool, il ne leur resterait qu'à développer un marketing de proximité à l'effet de convaincre les pouvoirs publics de leur accorder les marchés dont l'exécution se fera sur le territoire camerounais, évitant ainsi que ces marchés ne soient raflés par les multinationales. En conséquence, le pays bénéficierait des retombées de ce projet.

Il faut entendre par marketing la façon dont les compagnies d'assurance investissent leurs ressources financières ou humaines pour modifier à leur avantage ou stabiliser une situation concurrentielle en fonction des changements présents ou futurs de leur environnement.

#### 4.2.5. - *La coopération*

Le risque off shore offre un champ de coopération assez vaste. Cette opération connaît plusieurs variantes.

##### 4.2.5.1. - *La Coopération interafricaine*

La taille et le caractère du risque off shore sont tels que sa maîtrise par les assureurs africains nécessite la multiplication de forums, séminaires susceptibles d'aboutir à l'échange et au partage des informations et de jeter les bases sur lesquelles les efforts locaux peuvent être conjugués pour une meilleure connaissance et couverture de ce risque. Une telle coopération permettra d'accroître le pouvoir de négociation des compagnies prises isolément.

En dépit des spécialisation techniques très pointues dans l'exploitation des mers, certains risques off shore peuvent être communs et maîtrisés par des spécialistes locaux. Le traitement commun et progressif de la totalité du portefeuille d'un groupe de pays africains est à même de hâter la formation des compétences spécialisées locales indispensables.

---

<sup>11</sup> Société Africaine d'Assurances et de Réassurances

#### 4.2.5.2. - *La Coopération mondiale*

S'il est légitime et compréhensible de maintenir dans le pays un maximum de la prime, il nous faut cependant constater que l'exploitation des mers ne peut pas être confiée exclusivement au marché camerounais en raison tant de sa grandeur extrême que de sa nature exceptionnelle. La nécessité de coopération internationale est évidente. En effet, le risque off shore dépasse non seulement le cadre du marché camerounais, mais également les sérieuses possibilités de réassurance qu'offrent effectivement l'unité sous-régionale et même l'unité régionale entière. C'est donc grâce aux possibilités de réassurance que la plupart des pays africains proposent aujourd'hui une forme d'assurance du risque exploitation des mers. La globalisation de l'économie contraint donc les assureurs à internationaliser leur activité s'ils veulent s'assurer un avenir confortable.

## CONCLUSION GENERALE

Les mers nous entourent et restent le seul recours pour l'humanité au fur et à mesure que les ressources continentales s'amenuisent. Hier effrayante et pleine de mystères, aujourd'hui, la mer fait l'objet de convoitises diverses en ce sens qu'elle commence à être exploitée. Mais cette exploitation s'accompagne de dangers nouveaux qui ne peuvent trouver de solutions que par le biais de l'assurance.

Nous espérons avoir montré que le risque off shore se caractérise par l'importance des capitaux et la haute spécialisation technique des procédés de construction des engins utilisés, de leur mise à l'eau, de leur montage et de leur fonctionnement lesquelles nécessitent une couverture d'assurance appropriée.

Nous espérons avoir également montré que le marché du risque off shore au Cameroun est extraverti car dominé et contrôlé par les filiales des compagnies étrangères. Nous avons donc été amené à recenser les causes qui expliquent cette situation. A ce propos, nous avons relevé d'une part les causes imputables aux pouvoirs publics et d'autre part les causes inhérentes au secteur de l'assurance.

Fort de cela, nous avons proposé des solutions qui, bien entendu, ne sont la panacée ou la potion magique pour faire disparaître la main mise exotique, mais auront le mérite de l'atténuer. Il nous semble que c'est au prix de la concertation générale que l'assurance off shore au Cameroun se développera.

Nous n'avons pas la prétention d'avoir épuisé notre sujet. Aussi restons-nous à l'écoute et dans l'attente de suggestions susceptibles d'apporter des améliorations à ce travail.

# LEXIQUE

**Flottaison** : Intersection de la surface extérieure d'un navire droit et immobile avec la surface d'une eau tranquille dans laquelle il flotte.

**Blow-out** : Eruption incontrôlée de pétrole ou de gaz provenant d'une formation à la surface du sol.

**Cale sèche** : Fosse étanche communiquant avec la mer par des portes, qui sert à mettre les navires à sec.

**Embase** : Pièce servant de support à une autre ou renfort à la base d'une pièce.

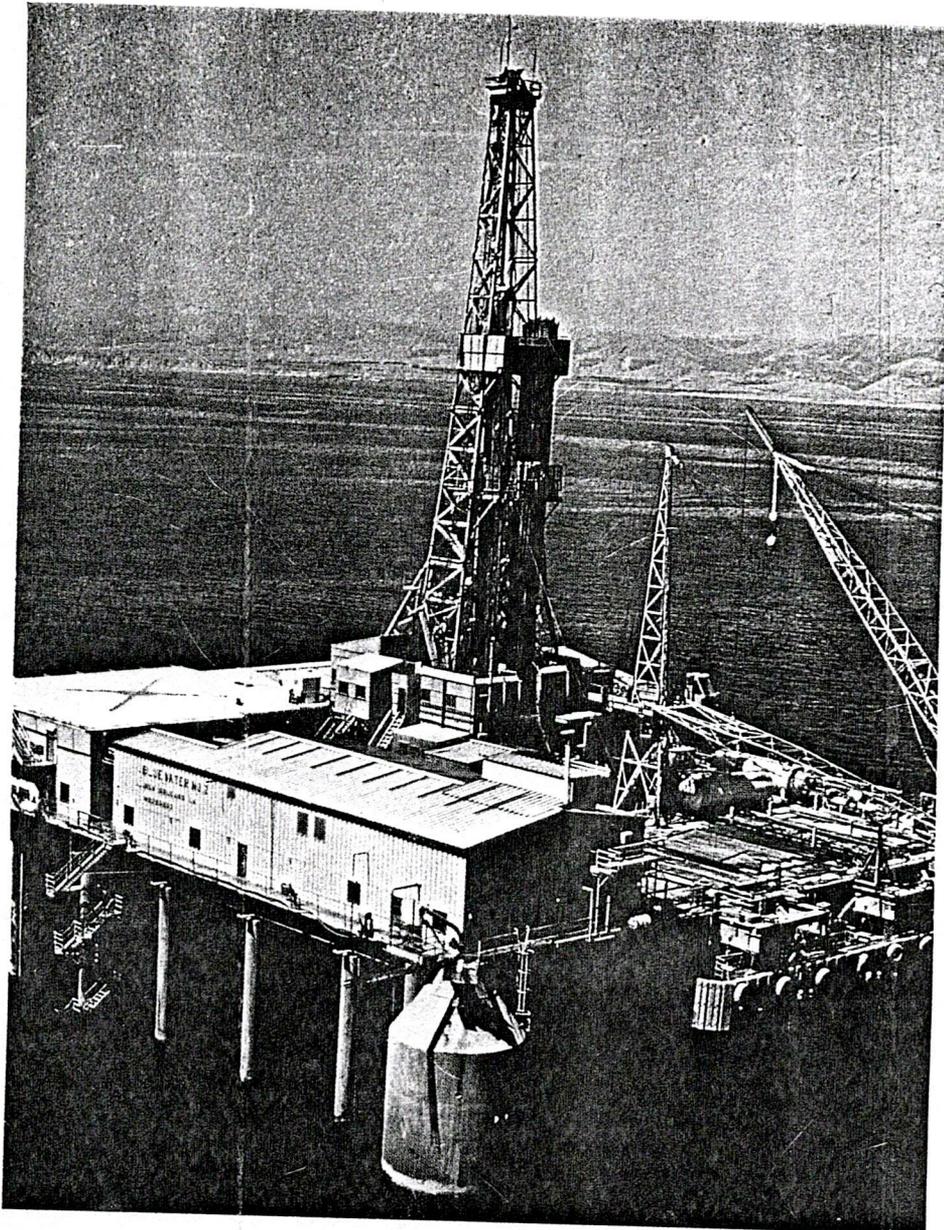
**Ensouillage** : Enfouissement.

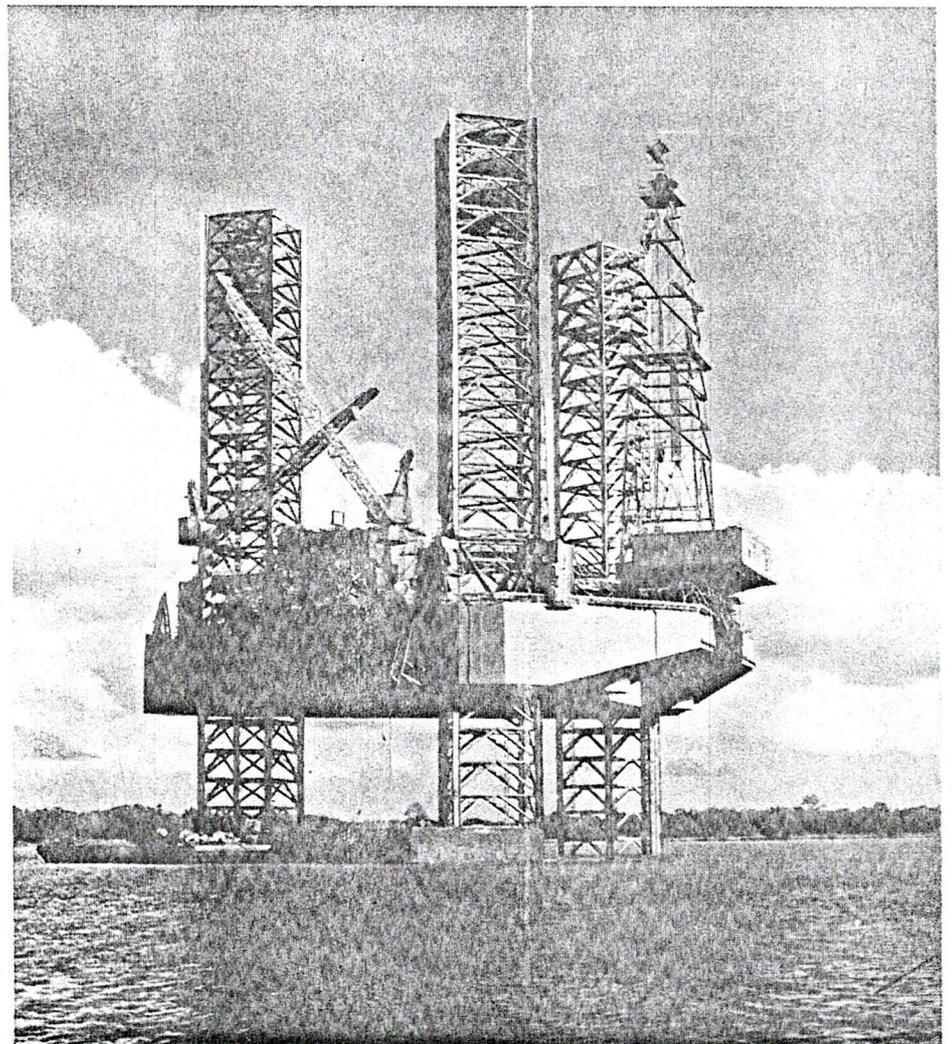
**Fjord** : Vallée glaciaire envahie par la mer formant un golfe étroit sinueux, aux rives abruptes, pénétrant très loin dans les terres.

**Bouée de chargement** : Engin flottant qui sert à signaler une position, à baliser un chenal ou à repérer un corps immergé.

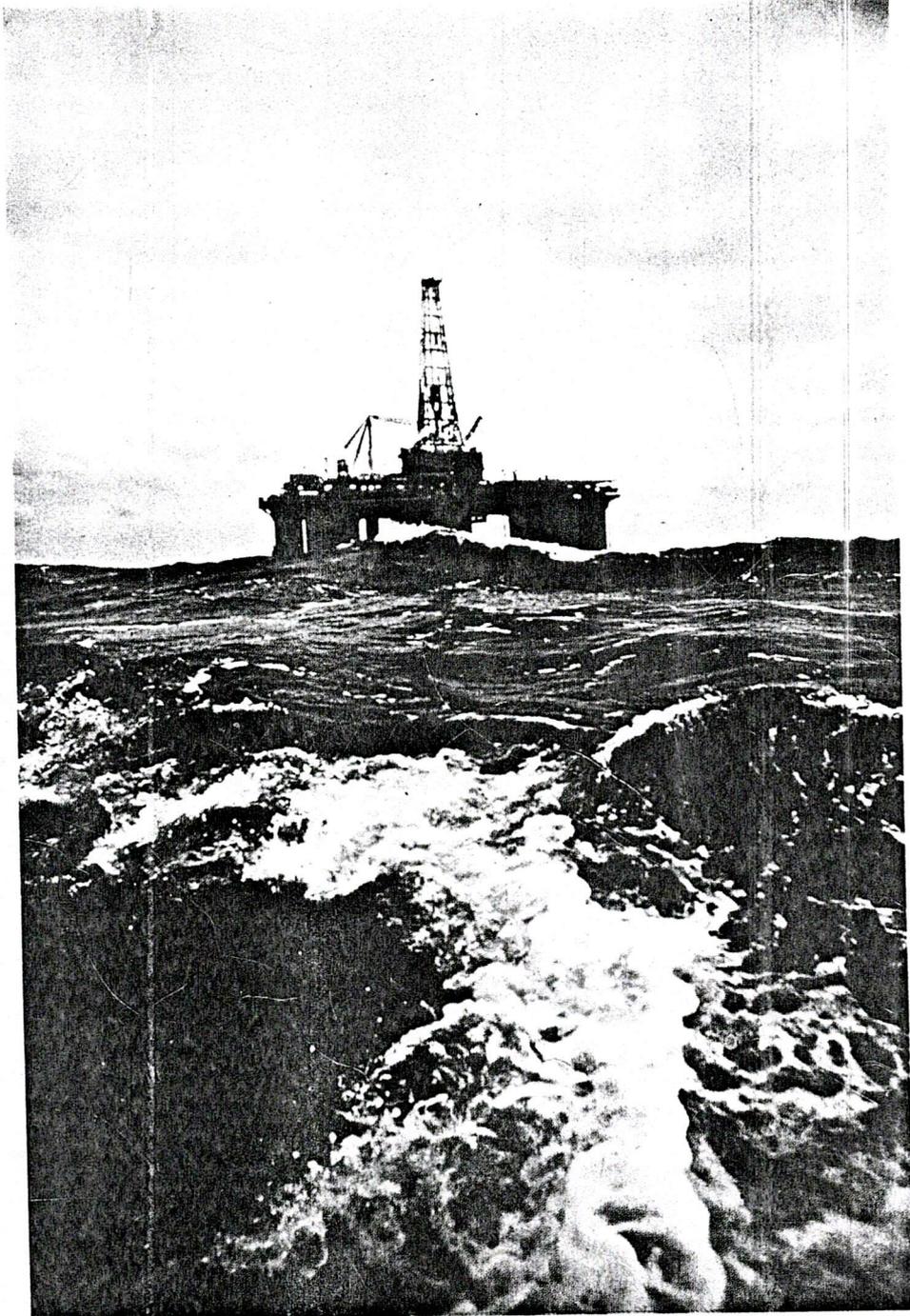
**Ballasts** : Matière lourde servant à équilibrer, à stabiliser un navire, une embarcation.

**Déballaster** : Vider l'embarcation de matière lourde qui assurait sa stabilité.

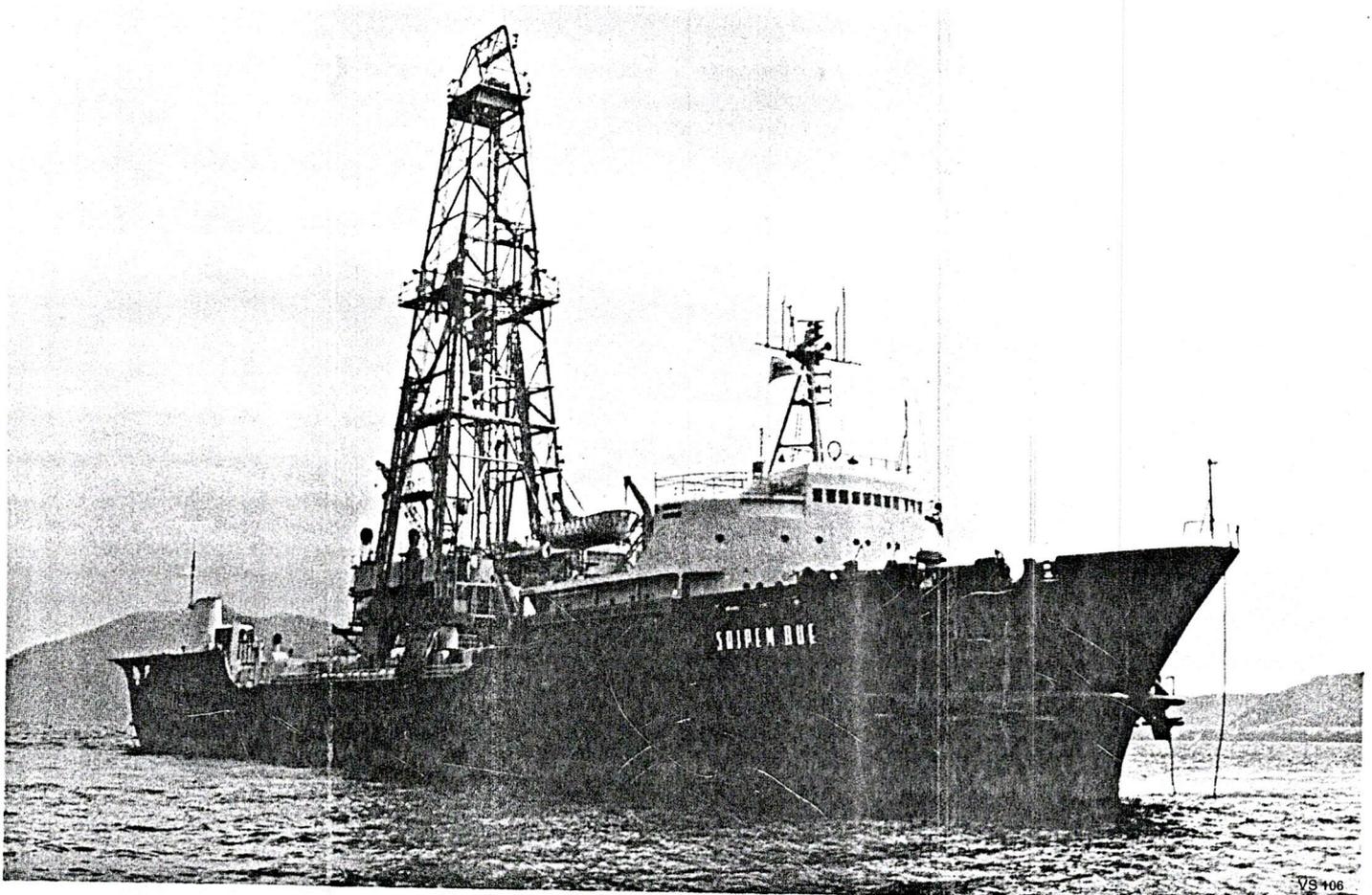




14 Plate-forme auto-élevatrice à trois jambes en treillis tubulaire d'acier.

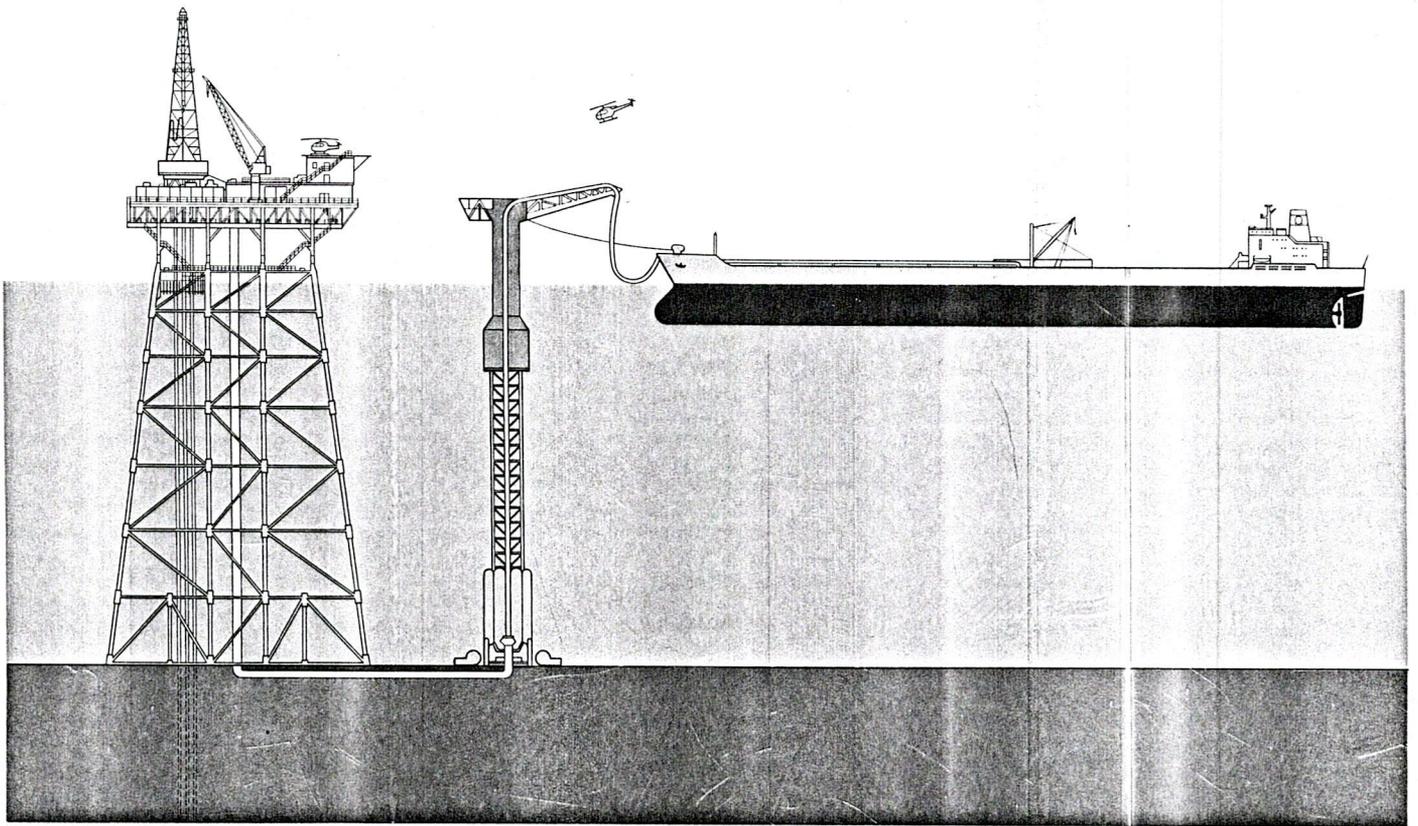


16 Plate-forme semi-submersible en haute mer.

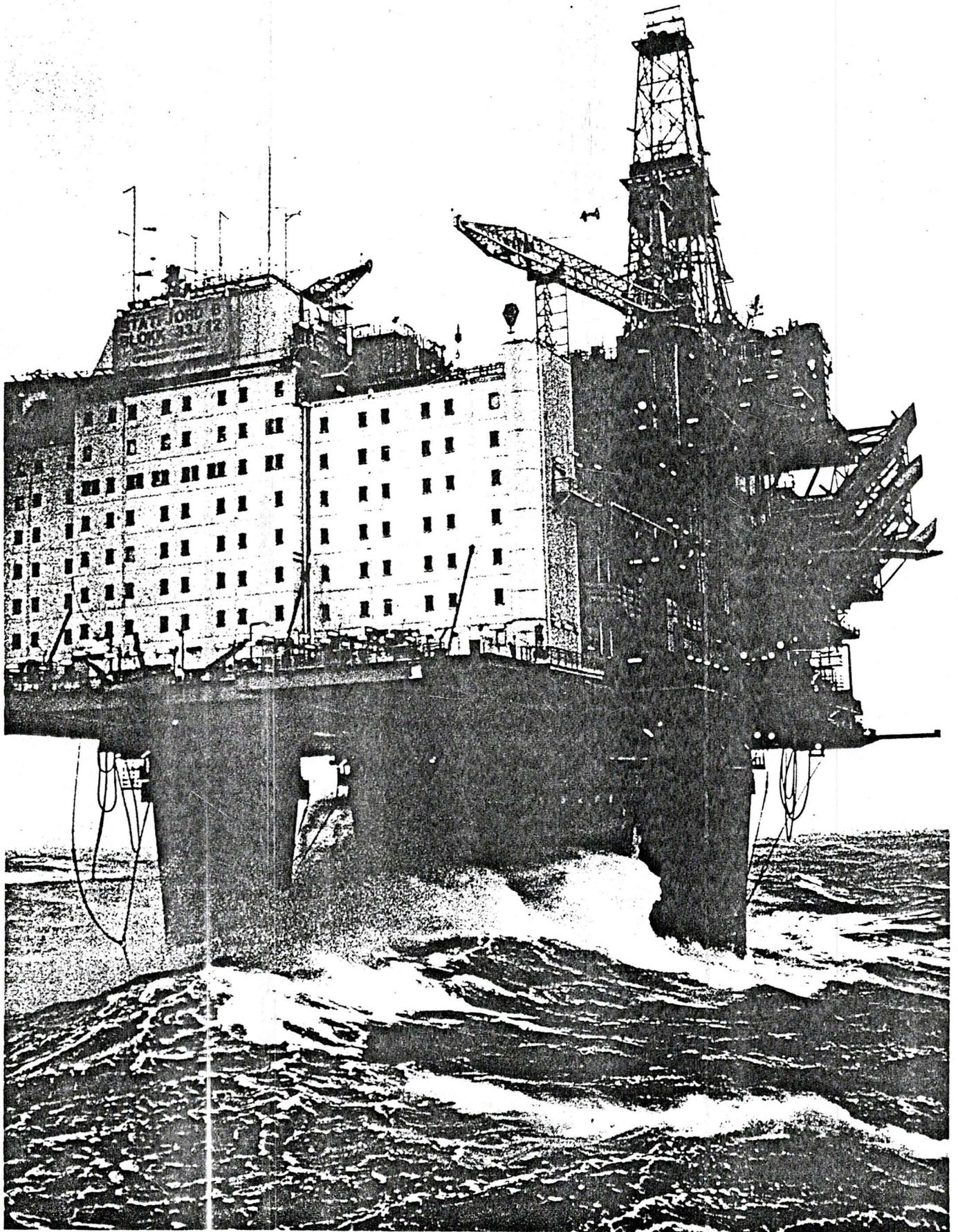


VS 106

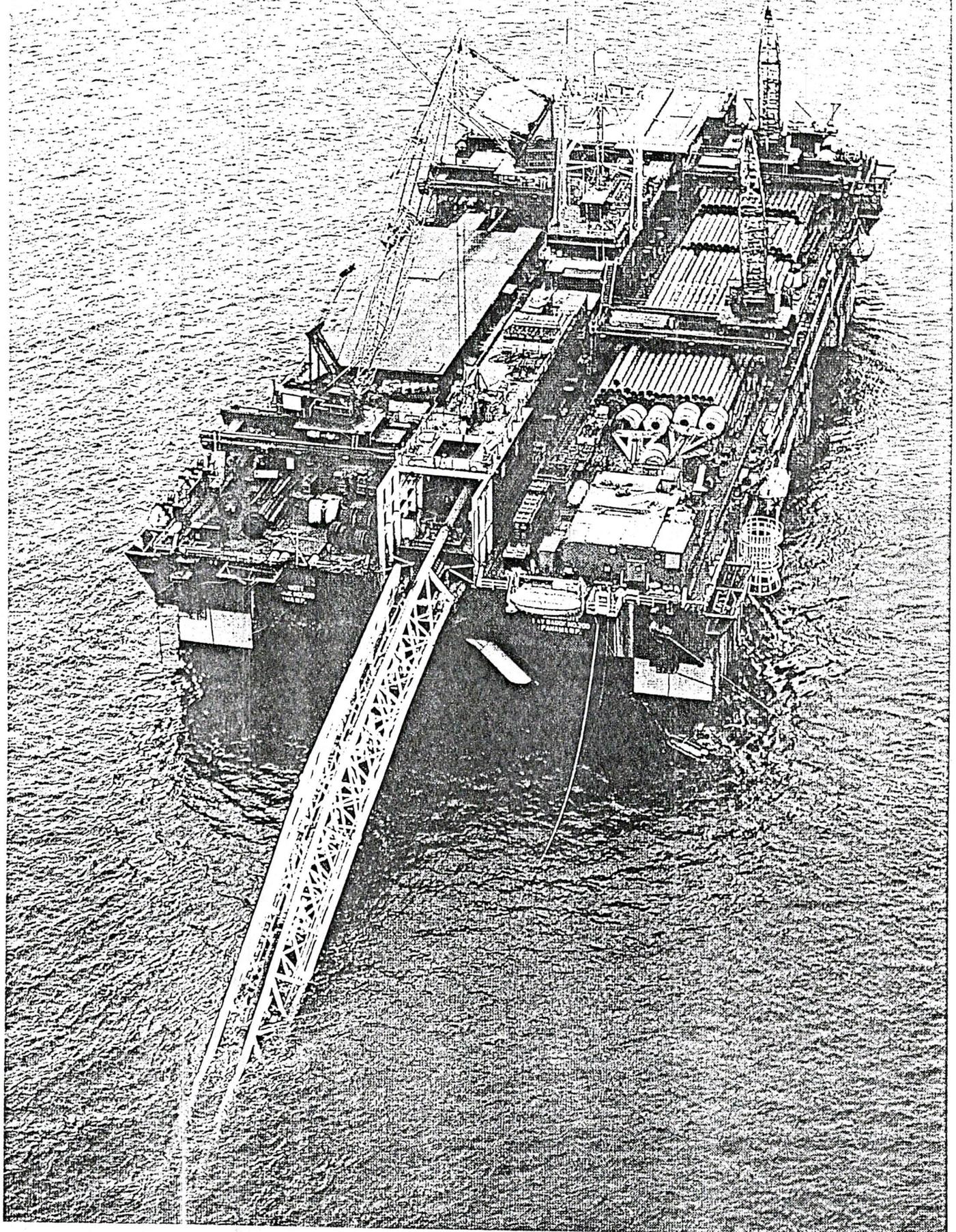
17 Le Saipem Due, un navire de forage moderne qui est équipé du système de positionnement dynamique.



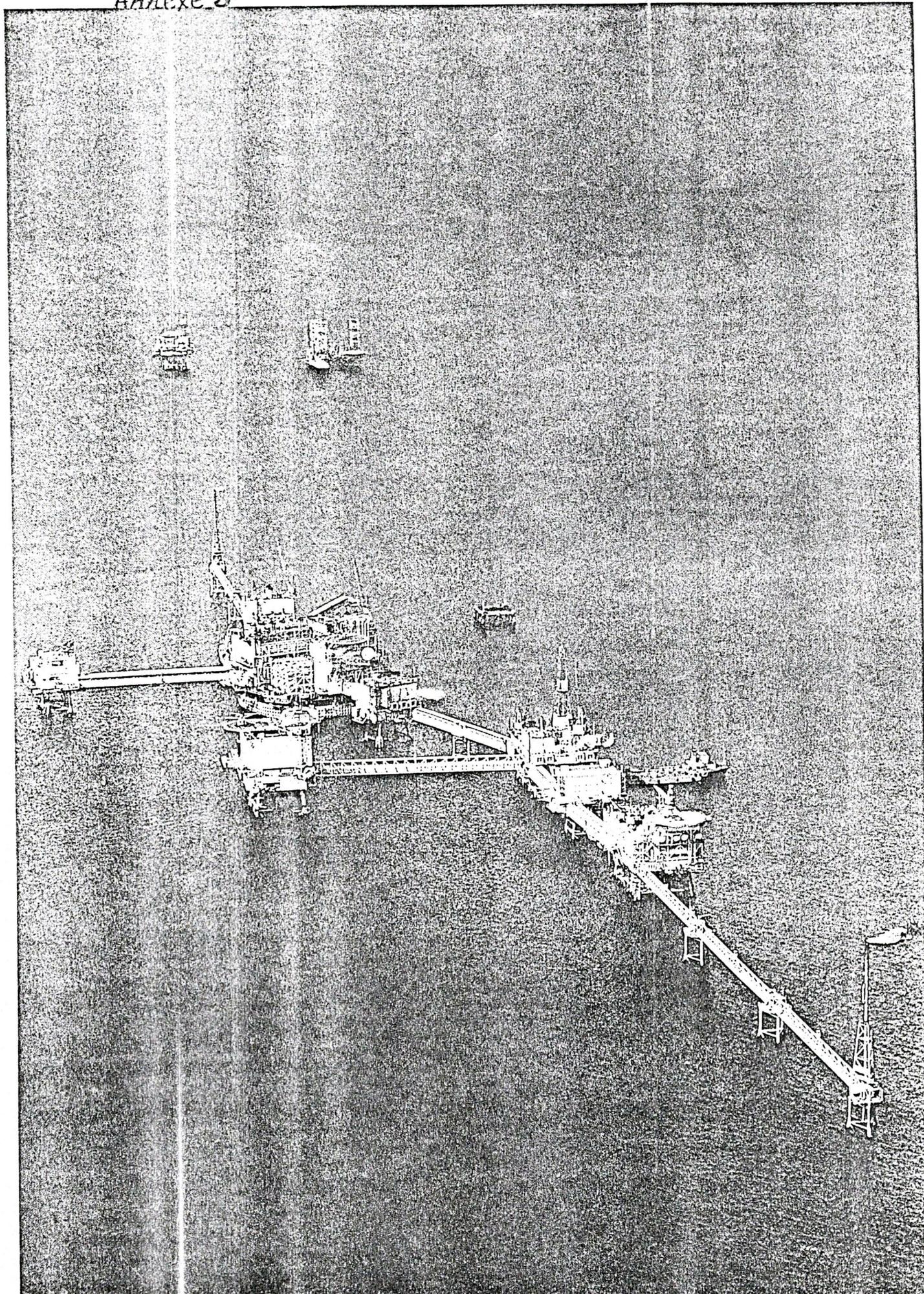
■ Plate-forme de production en acier, tour de chargement et pétrolier



• Plate-forme à embase-poids dans la tempête



11 Barge de pose de la troisième génération au travail



65. Concentration de valeurs dans un champ offshore (Ekofisk)

**ANNEXE 09 : PRINCIPAUX GROS SINISTRES OFF SHORE SURVENUS EN  
AFRIQUE**

<b>LIEU</b>	<b>NATURE &amp; DATE DE L'ACCIDENT</b>	<b>EVALUATION</b>
GABON	Domages aux équipements électriques d'une plate forme. 28 Avril 1980	718 023 Dollars
GABON	Domages à la torchère d'une plate - forme. 21 Janvier 1980	878 888 Dollars
ANGOLA	Explosion de puits pendant les opérations de forage. Chavirement et naufrage de la plate-forme dûs à la faible profondeur du puits. Le forage du puits de déviation s'est avéré particulièrement difficile. 28 Mai 1981.	80 500 000 Dollars
ANGOLA	Effondrement d'une plate forme de forage causé par une éruption soudaine du puits en cours de forage. Règlement en perte totale de la plate - forme 28 Mai 1981	24 000 000 Dollars
	Blow out sur JU « Transco Block 65 » Juillet 1982.	37 000 000 Dollars

**ANNEXE 09 Bis : PRINCIPAUX GROS SINISTRES OFF SHORE HORS AFRIQUE**

<b>LIEU</b>	<b>NATURE &amp; DATE DE L'ACCIDENT</b>	<b>EVALUATION</b>
Mer du Nord	Perte totale du J. U. « Transocéan III » Avril 1974	Environ 15,7 Millions de Dollars américains
Mer du Nord	Perte totale de la plate forme « DP1 » 14 Octobre 1981	Environ 35 Millions de Livre Sterling
Mer du Nord	Echouage / Perte réputée totale du SS « DEEP Sea Driller » Mars 1976	18,3 Millions de Dollars
Mer du Nord	Perte totale d'un jacket au cours du trauzsourt sur sur une barge en Janvier 1979	26,2 Millions de Dollars
Golfe du Mexique	Blow - out du J. V « Salenergy II » Avril 1979	26,2 Millions de Dollars
Golfe de Suez	Incendie pendant le remorquage du JU « Triton I » Février (Mars 1980)	18,4 Millions de Dollars
Mer du Nord	Pose des conduites défectueuses Danish National Gas Project. Mai 1982	166 Millions de Dollars
CANADA	Blow-out du « West Venture - Well N-91 » Champ de Nouvelle Ecosse. Septembre 1984	138 Millions de Dollars
CANADA	Incendie d'un réacteur « Petro Canada » Juin 1987	75 Millions de Dollars
BRESIL	Blow - out de la Plate Forme N° 1 « Enchovacentral » Avril 1988	325 Millions de Dollars
Mer du Nord	Explosion / Incendie de la Plate Forme « Piper Alpha » Juillet 1988	1 400 Millions de Dollars

Source : L'ARGUS 1987  
MUNICH RE

# BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES GENERAUX

1 - Yvonne LAMBERT - FAIVRE

DROIT DES ASSURANCES « Précis DALLOZ »

## OUVRAGES SPECIALISES

1 - J.P. NGUYEN

TECHNIQUE D'EXPLOITATION PETROLIERE  
LE FORAGE EDITIONS TECHNIP

## DOCUMENTS - REVUES - ARTICLES - JOURNAUX

1 - SEDGWICK

AN INTRODUCTION TO ENERGY INSURANCE

2 - DAVID W. SHARP. A. C. I. I.

OFFSHORE OIL AND GAS INSURANCE

3 - L'ARGUS Du 28 Août 1987

4 - MUNICH RE PUBLICATION De 1976

5 - CNA NEWS N° 22 et 24

6 - ECHOS DE DOUALA : BULLETIN D'INFORMATION DE LA COMMUNAUTE  
URBAINE DE DOUALA 1992.

7 - OFFSHORE OIL RISK AND INSURANCE : R R G PUBLICATION