

INSTITUT NATIONAL
DES ASSURANCES
DE YAOUNDÉ

7e PROMOTION
1984 - 1986

Cycle Supérieur

LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTÉS EN RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO

Mémoire de fin d'études
en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES

Rédigé et soutenu par
Mr BALOU – TCHICHELLE J. Victor

Sous la direction de
M PAMSY Albert
Inspecteur des Assurances auprès
du Ministère des Finances du Cameroun

JUIN 1986

Entre les contrôles continus, et la préparation de l'examen de sortie de l'Institut International des Assurances de YAOUNDE, il fallait trouver un temps pour rédiger ce mémoire de fin d'études.

Nous avons essayé de faire de notre mieux et avons abouti à ce modeste travail qu'il vous appartient aujourd'hui d'évaluer.

Notre sujet porte sur :

- La domiciliation de l'assurance maritime sur facultés en République Populaire du Congo.

Le traitement de ce thème, aussi vaste que précis, suppose une documentation suffisante, des statistiques récentes, et un certain nombre de renseignements auxquels nous n'avons pas pu accéder à cause de la distance qui nous sépare des sources d'information.

Aussi, notre approche du sujet a-t-elle pris l'aspect d'une réflexion empirique avec toutes les faiblesses inhérentes à une telle démarche.

Nous espérons néanmoins que nous ne nous sommes pas trop éloignés de l'authenticité du contexte de la réglementation et du marché considéré, ni de la réalité physique sous jacente desquelques chiffres que nous avons pu réunir.

Nous avons été suivis dans ce travail par Mr **PAMSEI** Albert, Inspecteur des Assurances auprès du Ministère des Finances du Cameroun, lequel trouvera ici l'expression de notre gratitude.

Aux parents, amis et tous ceux qui nous ont aidés à nous réaliser, nous adressons notre sincère reconnaissance.

A Madame BALOU-TCHICHELLE Stéphanie, notre chère épouse, ceci est le fruit de deux années passées loin de vous, et qui, nous l'espérons, n'auront pas été inutiles.-

La préoccupation actuelle des pays en voie de développement est la recherche des voies et moyens pour rééquilibrer un système économique international trop orienté vers la satisfaction des seuls intérêts des pays occidentaux.

L'une des voies pour parvenir à un nouvel équilibre des rapports économiques Nord-Sud, semble être l'adoption par les pays en développement des mesures appropriées favorisant la promotion de leurs marchés locaux.

Pour ce qui est du marché de l'assurance maritime sur facultés, plusieurs pays du Tiers-Monde ont instauré une réglementation rendant obligatoire la domiciliation de toutes leurs importations sur leurs marchés nationaux d'assurance.

Dans le cadre de notre mémoire, nous essaieront d'analyser les résultats de cette réglementation ramenée aux réalités de la République Populaire du Congo qui l'a également adoptée.

A travers cette obligation, les pays en développement visent :

- l'amélioration de leurs balances des paiements très souvent déficitaires,
- la limitation des sorties de devises préjudiciables à leurs économies ,
- le renforcement de l'épargne interne.

Ce sont autant de préoccupations qui ont justifié notre choix de ce thème de réflexion.

Cependant, notre souci en abordant ce sujet n'est pas de vouloir cerner dans sa globalité l'impact de cette réglementation sur l'économie congolaise par rapport aux objectifs ci-dessus énumérés, mais :

- de relever les difficultés d'application de la réglementation constatées sur le terrain, compte tenu de la structure particulière du marché de l'assurance au Congo ;
- d'évaluer les quelques résultats enregistrés essentiellement dans le secteur de l'assurance, avant de déboucher sur une ébauche de solutions d'ajustement en rapport avec les objectifs assignés à la réglementation.

ADDITIONNEL EXTRA STRONG

...

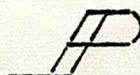
P R E M I E R E

P A R T I E

=O=

=====

èèèèèèèèèè

 PREMIERE
  ARTIE

=====

LA REGLEMENTATION ET SON APPLICATION

=====

CHAPITRE I - L'ESPRIT DE LA REGLEMENTATION

Section 1 - Nécessité de la réglementation

L'assurance maritime sur facultés est très étroitement liée au Commerce international. La plupart des échanges internationaux se font en effet par mer, et leur accroissement a permis un développement à l'échelle de la planète d'une importante flotte de navires et des structures de protection contre les conséquences économiques des pertes et avaries pouvant survenir aux marchandises au cours de leur transport par mer.

Le coût de la marchandise, le prix du transport, et la prime d'assurance constituent les éléments caractéristiques de la vente internationale. Cette vente peut se faire soit aux conditions CAF (coût - assurance et fret compris) soit aux conditions coût et fret sans assurance, à charge pour l'acheteur de soigner l'assurance de son importation.

Chaque fois que son marché d'assurance local est à même de lui fournir une garantie convenable, à un prix compétitif et des services efficaces, il est économiquement rentable pour son pays et pour lui-même que l'importateur sollicite pour ses transactions commerciales, une couverture auprès d'un assureur dont il est en droit d'espérer un règlement rapide et satisfaisant de ses réclamations.

Malheureusement, l'arrivée tardive de nos jeunes pays dans le monde de l'assurance maritime où opèrent les vieux pays du nord jouissant d'une longue expérience en la matière, empêche la demande d'assurance maritime des pays du tiers monde d'être couverte localement.

En effet, les négociants des pays en voie de développement ont tendance à prendre leur assurance sur les marchés occidentaux, accentuant de ce fait notre dépendance à l'égard de l'extérieur qui nous fournit déjà l'essentiel de nos biens de consommation et d'équipement.

Dès lors, tout effort de promotion de nos marchés d'assurance maritime implique d'importantes mutations dans les pratiques courantes du commerce international.

C'est pourquoi, sous la houlette de la conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le développement : (CNUCED), il a été dégagé en 1975, une plate forme pronant la promotion des marchés d'assurance sur facultés des pays du Tiers-Monde, par le biais de l'adoption des mesures appropriées.

Traduisant les recommandations de la CNUCED dans les faits, les autorités gouvernementales de la République Populaire du Congo ont institué le 31 Octobre 1977 par arrêté N° 8562, une obligation de domicilier à la Société Assurance et Réassurance du Congo (ARC) les importations des biens et marchandises de toute nature.

Section 2 - Fondement de la réglementation

Sur le marché congolais de l'assurance qui est un marché de monopole au profit de l'ARC, dans la plupart des grandes branches, il a été posé le principe généralement admis sur tous les marchés d'assurance selon lequel :
"les risques nationaux doivent être couverts sur le marché local et non pas directement à l'étranger".

En matière de risque d'importation, obéissant à un souci de redressement de la balance des paiements et à bien d'autres intérêts d'ordre économique, Les autorités congolaises ont également soumis la branche transport à l'obligation de domicilier dans le pays l'assurance y relative.

Mais dans un monde où les économies sont interdépendantes et où chaque Etat du globe a le même souci d'améliorer sa balance des paiements, dans un univers des affaires où les égoïsmes nationaux sont exacerbés par la crise économique internationale, c'est un peu trop facile d'attendre des autres qu'ils respectent et favorisent les mesures de promotion de votre marché local au détriment de leurs économies nationales.

Même s'il relève d'un enjeu économique important pour un pays importateur, d'acheter Fob ou coût et fret, il est absolument de l'intérêt d'un pays exportateur de vendre CAF. Dans ce conflit d'intérêt le plus fort s'imposera au plus faible.

Malgré les bons offices de la CNUCED, on peut craindre des représailles économiques dès lors qu'il persiste des divergences d'interprétation de la notion de risque national en la matière.

En effet, les transactions internationales telles que les activités d'import-export mettent en cause plusieurs lieux et plusieurs intérêts différents.

Certains pays estiment donc que :

"La notion de risque national ne s'applique pas vraiment aux marchandises en cours de transport, du fait que les dangers auxquels elles sont exposées ne sont pas limités à un lieu précis et concernent plus d'une nation".

Si on définit la notion de risque national par rapport à la situation du risque, cette argumentation prend effectivement un sens, et on peut se demander sur quelle base juridique se fonde la réglementation pour imposer la domiciliation. A ce sujet, un autre courant de pensée reposant sur une interprétation économique de cette notion, soutient que :

"c'est l'importateur qui est le propriétaire de la marchandise à partir du moment où elle est chargée à bord du navire c'est également le pays importateur qui paie la prime d'assurance que ce paiement soit ou non identifiable dans la balance des paiements. Par conséquent, qu'il s'agisse d'une vente coût et fret, ou d'une vente CAF, le chargement représente un risque national".

A partir du moment où c'est un risque national, le principe fondamental de l'assurance des risques nationaux sur le marché local peut s'appliquer.

Mais, s'agissant d'une matière qui touche le commerce international où existe par ailleurs le principe du libre échange, on voit la difficulté qu'il y a de concilier ces deux principes au mieux des relations économiques internationales, cela permet d'apprécier d'autant mieux l'apport de la CNUCED dans la défense des intérêts économiques des pays du Tiers-Monde.

Section 3 - But de la réglementation

Aux termes de l'article 1 de l'arrêté n° 8562
"Les assurances des importations au Congo, des biens et marchandises de toute nature doivent être souscrites auprès de la Société Assurances et Réassurances du Congo".

Cette application rigoureuse du principe de localisation des risques nationaux sur le marché intérieur, vise la conservation sur le territoire national de tous les capitaux générés par l'assurance à l'importation des facultés. Ceci est d'autant plus vrai que l'organisme chargé de recueillir les primes de cette assurance est une entreprise d'Etat évoluant sur un marché de monopole.

Dès lors, le volume des importations annuelles du pays devient le point de repère de la valeur assurable. Cet indicateur permet de dégager les écarts par rapports à la valeur assurée durant la même période, d'en apprécier la portée et le sens en vue d'apporter les corrections utiles au système mis en place, et de dynamiser les structures chargées de l'animer.

CHAPITRE II - APPLICATION DE LA REGLEMENTATION

=====

Section 1 - Champ d'application

L'arrêté n° 8562 s'applique à toute importation, qu'il s'agisse :

- des opérations commerciales pures,
- des importations des effets personnels,
- des autres expéditions non commerciales,
- des programmes d'aide, il n'est prévu nulle part dans les dispositions de la réglementation des cas de dérogation à la loi.

De même, la réglementation étant muette sur le montant minimum légal assurable, la pratique est telle que toutes les importations quelles que soient leur nature et leur valeur sont soumises à ses dispositions.

Cependant, rien ne s'oppose à ce que la règle prescrivant l'assurance des importations sur le marché local soit appliquée avec souplesse quand des intérêts nationaux plus généraux doivent prévaloir.

Section 2 - Mise en oeuvre de la réglementation

Si la réglementation fait obligation aux négociants de domicilier l'assurance de leurs importations à l'ARC, on peut penser à contrario que l'ARC est tenue de répondre à toute demande d'assurance sur facultés qui s'exprime sur le marché.

Mais, sera-t-elle toujours techniquement et financièrement en mesure de satisfaire la demande ?

Quel recours peut avoir un négociant qui ne trouverait pas éventuellement à l'ARC la couverture ou les avantages nécessaires à la bonne réalisation de son opération?

Que devra-t-il faire ? renoncer à l'assurance ? A priori, ce n'est pas possible, puisqu'au terme de l'article 2 de l'arrêté n° 8562,

"Les services de douanes devront désormais exiger un certificat d'assurance délivré par l'ARC avant d'autoriser la sortie des biens et marchandises des dépôts".

Par le biais du contrôle des services de douanes, on se rend compte que, non seulement la domiciliation à l'ARC est obligatoire, mais aussi l'assurance elle-même devient indirectement obligatoire.

On n'a pas le choix entre s'assurer et ne pas s'assurer. On doit s'assurer, vous l'apprend vivement le douanier en vous exigeant le certificat d'assurance de l'ARC avant de vous délivrer votre marchandise.

C'est dommage que la loi n'ait pas été plus explicite à ce sujet, car nul n'ignore le principe selon lequel "Ce qui n'est pas interdit est permis". On peut donc légitimement se prévaloir de cet argument pour développer la contestation face au contrôle des douaniers dont la mission est, semble-t-il, d'exiger un certificat de l'ARC de préférence à tout autre produit d'assurance venant d'ailleurs, et non d'imposer à l'importateur de souscrire à tout prix une assurance pour son expédition.

La loi dit en effet que "L'assurance des marchandises importées doit être domiciliée à l'ARC", mais ne dit pas si on est également obligé de s'assurer. Chacun peut donc interpréter ce silence comme il le comprend.

Heureusement, qu'ils ne sont pas nombreux, ou du moins nous le croyons, ceux qui prendraient le risque de faire voyager leurs expéditions sans les assurer, cela facilite d'autant les choses et réduit les chances de conflit. Mais bref... plaçons-nous dans la logique des objectifs assignés à la réglementation en l'occurrence, le renforcement de l'épargne interne pour admettre que les rédacteurs de la réglementation ont également voulu dire que le négociant est obligé de s'assurer. Alors, peut-être pourra-t-il (notre négociant) exceptionnellement prendre une assurance à l'étranger ne trouvant pas sur place le produit adapté à la qualité de son opération.

En consultant la réglementation, on s'aperçoit qu'aucune dérogation n'est prévue, même pas pour pallier une insuffisance éventuelle du marché. Prendre une assurance à l'étranger constitue dans tous les cas, non expressément dérogatoires, une infraction. Et puis, même si l'importateur persiste par entêtement à soigner son assurance à l'extérieur, cela ne saura lui éviter la souscription d'une deuxième couverture auprès de l'ARC, c'est la seule valable pour des douaniers. On aboutit dans ce cas à un gaspillage économique du fait de la double assurance.

Alors que faire ?

C'est certainement autour de la conciliation des intérêts des assurés avec l'intérêt national défendu par la réglementation que se situe la solution au problème.

En effet, l'ARC qui se retrouve entre l'Etat qui lui demande de faire entrer le plus d'argent possible, et les assurés qui exigent en avoir pour leur argent, devra réaliser l'exploit de satisfaire toutes les parties sans sacrifier elle-même les contraintes de bonne gestion. Véritable opération de funambule ! Comment pourra-t-elle réaliser cet équilibre sur un marché de monopole ?

Section 3 - Situation de l'ARCa)- Face à l'Etat

L'ARC seul intervenant sur la place, doit être en mesure, non seulement de répondre à toute la demande nationale, mais aussi de conserver une part de plus en plus importante des primes sur facultés maritimes en vue de réduire progressivement sa dépendance vis-à-vis de l'étranger en matière de Réassurance.

La Réassurance étrangère favorise en effet sous une autre forme, le transfert des capitaux vers l'extérieur et par ce biais peut dissiper les effets légitimement escomptés de la réglementation sur l'importation.

b)- Face aux assurés

Il convient de distinguer ici deux types d'assurés

- les assurés occasionnels,
- les assurés titulaires de police d'abonnement.

1°/- Les assurés occasionnels

Ce sont ceux qui souscrivent des polices au voyage c'est-à-dire, ceux qui font des opérations ponctuelles d'importation. Ils ignorent généralement l'existence de la réglementation sur l'obligation de domiciliation et sont désagréablement surpris lorsqu'il leur est exigé un certificat d'assurance de l'ARC à la douane pour délivrer leur marchandise commandée CAF.

Ils ne perçoivent pas l'utilité de cette couverture, alors même que la marchandise est arrivée en bon état et même... Ils s'en prennent à l'ARC qu'ils traitent de tous les noms pas agréables à entendre.

Il se pose en effet, le problème juridique de l'objet et de la cause de ce contrat.

Le voyage étant déjà effectué, la marchandise n'étant plus exposée au risque de transport, on peut déduire que c'est un contrat sans objet, faute d'aléas.

Cependant, de manière analytique, on peut aboutir à l'idée suivante : si ce contrat constitue un enrichissement sans cause pour l'ARC, il représente néanmoins un produit perçu sous l'autorité de l'Etat et qui apparaît comme une pénalité à l'encontre de l'importateur qui n'aura pas satisfait à l'obligation d'assurer son expédition auprès de l'ARC.

En tout état de cause, il vaudrait mieux dans l'intérêt de l'image de marque de l'ARC que cette situation soit évitée. Ce qui nécessite une large diffusion de la réglementation dans les organismes auprès desquels l'importateur s'adresse pour exécuter les différentes phases de son opération de commande.

2°/- Les assurés titulaires de police d'abonnement

Les abonnés ont l'obligation de déclarer en aliment à l'assureur leurs expéditions dans les huit jours. A ce niveau, on ne relève aucune difficulté.

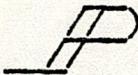
Seulement, l'abonné c'est souvent cet homme ou cette entreprise qui cherche à réaliser des affaires économiquement rentables. Autrement dit, il est tenu par un impératif de Rationalisation des choix financiers. Le tarif de l'assureur l'intéresse de très près, les garanties accordées et les modalités d'assurance également, et surtout pour lui, la motivation essentielle de la souscription d'une assurance réside dans la certitude d'être promptement indemnisé en cas de perte.

Par conséquent, il est exigeant, et n'hésite pas à placer l'ARC en butte à la concurrence internationale. On voit en effet, des cas où l'assuré souscrit au ^{L'ARC} ~~pas~~ une garantie purement symbolique et prend ailleurs la couverture dont il a besoin.

Ainsi, tout en restant dans la légalité vis-à-vis des services de douanes, l'importateur peut très bien faire obstacle à la réalisation des objectifs de la réglementation par ce genre de pratique. Même le contrôle des douaniers se révèle inefficace pour éviter de telles fuites. Peut-être, faut-il que l'Etat édicte des sanctions à l'encontre des contrevenants encore faut-il être en mesure de découvrir le pot aux roses.

La seule chose raisonnable et souhaitable est que l'ARC soit en mesure d'optimiser la satisfaction de la clientèle en lui offrant un service de qualité à un prix compétitif. Cette condition semble essentielle pour éviter la fuite devant l'assurance et les fraudes à la réglementation.

De toutes les façons, à partir du moment où une loi oblige l'assuré à localiser son assurance auprès d'un assureur donné, celui-ci est obligé de lui délivrer un produit qui corresponde à ses besoins afin de normaliser les rapports. Et quand on pense en plus que cette loi a pour ambition de promouvoir le marché, cette promotion ne peut pas être que quantitative, elle doit également être qualitative.

 E U X I E M E  A R T I E

=O=

=====

Avant l'arrêté de 1977, les primes transport ne dépassaient pas le cap de 10 % des émissions annuelles de l'ARC toutes branches confondues. En 1978, soit une année après, l'institution de l'obligation, on est passé de 6 % enregistrés en 1977 à 22,81 % résultat fin 1978.

Depuis 1980, la branche se maintient entre 30 et 31 % de la production annuelle avec une baisse en 1983 soit 26,11 %. Mais il convient de souligner que cette contre performance est évaluée par rapport aux autres branches en portefeuille. Par rapport à elle-même, la branche transport est en progression constante en valeur absolue. Entre 1977 et 1983, les primes transports ont été multipliées par 24. On est passé de 85 091 481 de primes émises à 2 056 414 281.

La branche automobile qui est également sous-tendue par une assurance obligatoire et qui occupe traditionnellement la première place en matière de primes émises par branche, se dispute désormais cette prééminence avec la branche transport (voir tableau).

C'est dire l'importance qu'a prise la branche transport dans le portefeuille depuis l'institution de la réglementation sur les importations.

L'ensemble du chiffre d'affaires de la branche n'est pas réalisé en totalité sur le territoire national, c'est-à-dire par les différentes agences de l'ARC ; une bonne partie des recettes en la matière vient du cabinet gestion Afrique à Paris.

Section 2 - Convention ARC gestion Afrique

Pour faciliter les opérations de souscription dans un gain de temps indispensable aux transactions commerciales, il a été signé entre l'ARC et le cabinet gestion Afrique à Paris en 1982 un accord de représentation aux termes duquel :

"Le cabinet s'engage à gérer pour le compte de l'ARC les certificats d'assurance délivrés aux exportateurs français, à destination du Congo devant souscrire une assurance auprès de l'ARC".

Nous ne disposons pas d'éléments chiffrés pour apprécier l'apport de cette convention en terme de volume d'affaires, mais son intérêt paraît évident pour faciliter les opérations commerciales.

C'est pourquoi nous croyons qu'étant donné que le Congo entretient des relations commerciales avec bien d'autres pays que la France, il est souhaitable que les termes de la convention soient étendus à tous ces pays si la chose est techniquement faisable.

Section 3 - Accroissement relatif du volume d'affaires par rapport au total des importations

Dans une enquête faite par les services des Etudes et statistiques de l'ARC, il ressort qu'au cours de l'année 1979, les marchandises ~~de~~ douanées représentaient une somme de 68 149 583 FCFA.

Parallèlement, les valeurs assurées pour le même exercice n'étaient que de 28 100 203 962 F CFA. Près de 32 000 000 de valeurs assurées ont échappé à l'obligation.

Plus proche de nous, dans un compte-rendu en date du 6 juin 1983, de la Réunion tenue entre la direction générale des douanes, et la direction générale des assurances et réassurances du Congo (ARC), il a encore été question des importations qui continuaient à échapper à la réglementation, au grand étonnement des douaniers qui assurent faire leur travail de contrôle avec les plus grand zèle. De là, à soupçonner les agents de l'ARC de délivrer des certificats d'assurance de complaisance, ou des certificats douteux, il n'y a qu'un pas.

Mais en l'absence de preuve, il vaut mieux ne pas s'avancer sur ce terrain glissant.

Une chose reste cependant vraie c'est que cette situation n'est pas normale. Les instances compétentes devront mettre tout en oeuvre pour déceler la brèche et la colmater avec la plus grande rigueur.

Malgré cet handicap, nous constatons que le volume d'affaires en assurance maritime a sensiblement augmenté depuis 1977.

CHAPITRE II - LES MOYENS D'ATTEINDRE LES OBJECTIFS VISES

=====

Section 1 - Besoin de spécialisation de la Branche

a)- La mutualité

Un assureur ne peut fournir un service satisfaisant dans une branche d'assurance donnée que s'il a réussi à constituer dans cette branche un portefeuille relativement important de risques homogènes. Une répartition insuffisante de risque fait que l'assureur est obligé de fixer ses primes avec une large marge de sécurité.

Si jusqu'ici l'insuffisance du volume d'affaires pouvait expliquer le manque de compétitivité de l'ARC par rapport aux marchés internationaux d'assurance sur facultés ; la réglementation en élargissant la mutualité des assurés a créé les conditions d'une véritable compensation des risques.

L'ARC doit pour cela utiliser les statistiques établies sur la base des événements passés, tenues à jour. Sur ces statistiques, le calcul de probabilité lui donnera les instruments d'une prévision rationnelle et d'un calcul des primes aussi proche que possible de la masse des sinistres qu'elle devra couvrir compte tenu des frais généraux.

L'élaboration des statistiques, l'application de calcul des probabilités, l'évolution technologique tant en ce qui concerne la nature et la qualité des navires, que pour ce qui est des techniques modernes d'emballage et de conditionnement des marchandises, et bien d'autres facteurs entrant en ligne de compte pour une tarification aussi exacte que possible, font que l'assureur maritime actuel doit être un véritable spécialiste pour espérer un jour soutenir la concurrence internationale sans avoir besoin de la réglementation.

b)- Le personnel

Bien entendu, cette spécialisation ne peut se faire qu'avec le concours d'un personnel qualifié, bénéficiant d'une certaine expérience.

Il faut donc, de plus en plus, des assureurs expérimentés et techniquement qualifiés, qui ont une connaissance approfondie de la nature des risques et périls auxquels les marchandises sont exposées en cours de transport.

Cette connaissance et cette expérience permettent de déterminer quelle espèce de couverture est la plus adéquate la plus adaptée à chaque sorte de commerce.

L'obligation d'assurer les facultés localement ne peut être respectée que si l'ARC est financièrement et techniquement à même de couvrir les risques qui lui seront proposés et l'obligation faite aux importateurs locaux d'avoir recours au marché national rencontrera moins d'opposition si un service efficace et économiquement comparable à celui qui est offert dans d'autres régions du monde est rendu sur le marché local.

Cela exige une formation permanente des agents à tous les niveaux. Les aptitudes professionnelles ne peuvent se développer que si l'occasion en est offerte aux techniciens.

Section 2 - Optimisation des échanges

a)- Capacité d'absorption de la demande locale par l'ARC

Toute entreprise d'assurance a une capacité de souscription limitée. La capacité de souscription représente l'aptitude de l'assureur à couvrir les risques qui lui sont proposés. Elle comprend :

- La conservation propre de l'assureur plus

- La couverture en réassurance qu'il peut obtenir. L'acceptation des risques dépend donc de la surface financière de l'assureur et de ses possibilités de réassurance.

Dès lors, l'ARC sur qui pèse indirectement l'obligation de couvrir tous les risques sur facultés importées, est forcée d'obtenir le plus de réassurance possible pour pouvoir satisfaire au maximum la demande sur le marché national. Elle doit obtenir à cet effet les couvertures de réassurance capables d'absorber le solde des risques qu'elle aura couvert et qui dépasse son plein de conservation. De même, les sommes en risques peuvent, considérées séparément n'être pas très élevées, cependant, un nombre considérable de risques peut aboutir à des pertes ou dommages à la suite d'un même événement. C'est ce qu'on appelle le danger d'accumulation que l'ARC peut avoir à assumer dans la mesure où ce phénomène est fréquent dans nos ports, en raison d'un certain nombre de facteurs, principalement :

- le manque d'informations maritimes,
- l'encombrement des ports et des magasins,
- la lenteur des opérations de chargements et déchargements des marchandises.

A travers la Réassurance, l'assureur peut avoir une capacité supplémentaire de souscription, et une protection en cas d'expérience malheureuse.

Le marché congolais de l'assurance n'étant pas doté d'une structure de réassurance qui est sensée absorber les cessions en réassurance, l'ARC se voit obligée de recourir à la réassurance étrangère. Cet état de chose se traduit par une hémorragie d'affaires maritimes qui annule en grande partie les efforts engagés pour augmenter la participation locale à la fourniture d'assurance maritime.

Il convient donc de prendre des mesures pour réduire cette dépendance à l'égard de la réassurance étrangère.

b)- Adaptation des produits

L'assurance maritime sur facultés est régie au Congo par la loi française du 3 juillet 1967, le décret du 19 Janvier 1968, les conditions générales ; imprimé syndical du 10 août 1968 modifié en 1970 et 1978.

Ces textes, longtemps en usage dans le commerce international et dont de nombreuses décisions judiciaires ont clairement défini le sens et les effets confèrent au produit ARC un certain label de qualité au niveau international.

Cependant, il faut reconnaître que quelques-unes des clauses de ces textes ont été établies par référence à certaines réalités qui échappent à notre univers de pays du Tiers-Monde, et par conséquent, ne nous concernent pas. Ou alors certaines de nos particularités régionales n'ont pas été prises en compte lors de l'élaboration de ces textes. Nous n'en voulons pour exemple que le cas des risques de vol, pillage ou non livraison. Ce sont des risques fréquents dans nos ports, et nous constatons que l'imprimé des conditions générales de 1968 ne couvre le vol ni dans la garantie tous risques, ni dans la garantie FAP (sauf). Le vol qui devait faire l'objet d'une extension courante n'est que rarement accordé.

Si on essaie de voir ce qui se passe sur le marché français, on se rend compte qu'un nouvel imprimé des conditions générales a été mis en circulation. Dans cet imprimé du 30 juin 1983, le risque de vol fait désormais partie intégrante de la garantie tous risques. Cela prouve que même en France, les choses ne sont pas figées. Il y a une évolution en fonction des besoins réels des assurés. Il n'est donc pas étonnant de voir un négociant de la place préférer la "Tous risques" française à la "Tous risques" congolaise. L'ARC doit en prendre conscience et adapter ses produits aux besoins.

Il va du reste de son intérêt car, il faut avoir à l'esprit que bien qu'elle soit une Entreprise d'Etat avec des capitaux d'Etat, elle est dans sa forme juridique, une Société commerciale à but lucratif. Comme toute société commerciale, elle doit avoir des objectifs de conquête de marché conformes à la logique de l'entreprise : maintien d'une gestion bénéficiaire et d'une expansion rapide.

L'absence de concurrence, peut à priori, apparaître comme un avantage, mais encore faut-il être capable d'atteindre la clientèle potentielle.

Heureusement, l'institution de l'assurance obligatoire dans certaines branches vole à son secours en lui apportant des affaires à domicile. Si en assurance automobile la peur du gendarme est devenue un élément motivant de la souscription d'une RC auto, en assurance maritime, le contrôle à posteriori, des services de douane laisse à l'importateur le loisir de faire sa commande comme il l'entend en songeant peut-être au moyen de détourner la vigilance des douaniers. L'un des trucs classiques est l'usage de la garantir symbolique, quand il ne fait pas pire.

Moralité : malgré l'absence de concurrence et la présence de l'obligation, l'ARC doit optimiser l'échange avec les assurés par une politique dynamique de connaissance du marché, d'élaboration des produits correspondant aux besoins et aux attentes et de diffusion de ces produits. Alors et alors seulement, on pourra savoir si la fraude à l'obligation est le fait d'un préjugé défavorable de certains négociants à l'égard des structures locales, ou si elle est liée au fait que le marché n'est pas tout simplement compétitif.

Section 3 - Augmentation croissante de la capacité de conservation de l'ARC

Etant donné la structure de monopole du marché, les solutions classiques d'augmentation de la capacité de conservation du marché par le biais de la Coassurance ou de l'organisation de pools d'assurances ne sont pas envisageables ici.

En l'état actuel des choses, l'on ne peut pas non plus s'appuyer sur une structure locale de réassurance puisqu'elle n'existe pas. Alors que faire pour éviter ou réduire l'hémorragie des affaires maritimes ?

A notre humble avis, la solution peut être axée sur l'augmentation de la capacité de conservation de l'ARC par le biais d'une augmentation de ses fonds propres. En particulier, son Capital social, soit par incorporation des réserves, soit en faisant appel à d'autres sources de financement.

x

x

x

CONCLUSION

Evolution dans un système économique international essentiellement compétitif, le marché congolais d'assurance maritime sur facultés importées a effectivement besoin pour sa croissance, de l'appui de cette réglementation qui le protège de la concurrence effrénée des pays dotés d'une forte expérience dans le domaine.

Mais, comme dans toute croissance, les maladies de jeunesse ne manquent pas, on constate dans le système mis en place des faiblesses que même l'institution de l'obligation d'assurance ne peut supprimer. On peut citer à cet égard :

- Les limites du marché en matière de conservation des primes ;
- L'inadéquation des produits proposés par rapport aux besoins réels des importateurs.

Cependant, il ne s'agit pas de verser dans un pessimisme coupable, il faut plutôt prendre en compte tous les facteurs susceptibles d'expliquer les causes de ces faiblesses afin de leur trouver des solutions appropriées.

Il s'agit à terme de ne plus s'appuyer sur les béquilles de la réglementation, pour asseoir un marché valable, compétitif, et efficace, un marché qui fera autant la joie de l'assureur que des assurés pour le bien des intérêts économiques nationaux et du commerce extérieur du pays.

Mais pour cela, l'ARC doit agir en véritable gestionnaire de l'obligation en ayant en permanence à l'esprit les objectifs à atteindre, notamment la limitation de sortie des devises. Cette préoccupation doit être interprétée dans deux sens :

- d'abord à l'égard de l'assuré qui doit trouver sur place le produit qu'il désire avec le meilleur rapport qualité prix possible ;
- ensuite, à l'égard de la réassurance étrangère dont les effets, s'ils ne sont pas réduits, pourraient dissiper l'effort de développement d'une industrie naissante, et celui de retention des capitaux sur le sol national.

En tout état de cause, le monopole et l'obligation ne suffisent pas pour que les choses marchent d'elles-mêmes. Il faut les accompagner d'une action dynamique orientée vers l'optique d'une entreprise qui se veut performante et dont la surface financière croissante permettra la conduite d'une politique vigoureuse de conservation des primes.

Si nous souhaitons que l'ARC prenne en compte tous les paramètres qui sous-tendent la réussite des objectifs assignés à la réglementation, cependant, nous ne perdons pas de vue qu'elle est encore une entreprise jeune. Comme telle, elle a besoin de se donner le temps de réunir les ressources humaines, techniques, matérielles et financières nécessaires à l'aboutissement de cette politique. Rien ne peut se faire sans le temps et les moyens. Mais dès l'instant où il y a la volonté d'agir, il y a déjà quelque chose de gagné.-

TABLE DES MATIERES

=====

- Avant - Propos
- Introduction
- Partie I - La réglementation et son application
 - Chapitre I - L'Esprit de la réglementation
 - Section 1 - Nécessité de la réglementation
 - Section 2 - Fondement de la réglementation
 - Section 3 - But de la réglementation.

 - Chapitre II - Application
 - Section 1 - Champ d'application
 - Section 2 - Mise en Oeuvre
 - Section 3 - Situation de l'ARC
 - a)- face à l'Etat
 - b)- face aux assurés.

- Partie II - Impact de la réglementation et les moyens d'atteindre les objectifs visés
 - Chapitre I - Analyse des résultats
 - Section 1 - La structure du portefeuille
 - Section 2 - La convention ARC gestion Afrique
 - Section 3 - Accroissement relatif de la branche par rapport à l'importation.

 - Chapitre II - Les moyens d'atteindre les objectifs visés
 - Section 1 - Besoin de spécialisation de la branche
 - a)- la mutualité
 - b)- le personnel
 - Section 2 - Optimisation des échanges
 - a)- Capacité d'absorption de la demande
 - b)- Adaptation des produits.
 - Section 3 - Augmentation croissante de la capacité de conservation de l'ARC.

- Conclusion.