

CONFERENCE INTERAFRICAINNE  
DES MARCHES D'ASSURANCES  
(CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES  
ASSURANCES (I.I.A)

DESSA 15<sup>ème</sup> promotion  
2000-2002

B.P 1575 Tél. 00237 220 71 52 - Fax 00237 220 71 51

E-mail : [iia@syfed.cm.refer.org](mailto:iia@syfed.cm.refer.org)

Yaoundé - République du Cameroun



Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du Diplôme  
d'Etudes Supérieures Spécialisées en Assurances ( DESS-A )

Thème :

**La domiciliation de l'assurance sur facultés maritimes  
à l'importation dans les pays sans littoral :  
L'exemple du Niger**

Présenté et soutenu par  
ISSOUFOU Harou

Sous la direction de  
AMIROU Boukari  
Chef du département  
Technique et Commercial  
de la CAREN

380  
155  
0068

# *Dédicace*

A ma mère **Hadjia El Yaya** ;

A mon grand frère **Maman Issoufou Amazarou Touraki'n  
Sassoumbroum**, qui a été pour moi plus qu'un frère, mais un  
père ;

A ma défunte grande sœur **Marka** ;

A ma petite sœur **Nafissa** qui vient aussi de nous quitter ;

Je dédie ce Mémoire

380

ISS

0068

# Remerciements

Je tiens tout d'abord à adresser mes sincères remerciements à la Direction Générale de la CAREN qui a bien voulu m'accepter et pour m'avoir mis dans les conditions matérielles et morales idoines durant tout le déroulement de mon stage ; et tout particulièrement à :

- ◆ Monsieur **Amirou Boukari**, Directeur Technique et Commercial pour la supervision soutenue de ce travail et ce malgré la lourdeur de sa fonction ;
- ◆ Monsieur **Sidikou Garba**, chef du Département Comptabilité, Finances et Administration.
- ◆ Monsieur **Saminou Bakoye**, chef du Service Transports pour sa contribution inestimable.

Je n'oublie pas non plus tout le reste du personnel sans exclusive pour la disponibilité dont il a fait montre à mon égard.

J'adresse un témoignage spécial de reconnaissance et de remerciement à **Madame Beidari née Hadjia Balkissa C.C.M Niamey** pour tout ce qu'elle a fait pour nous. Qu'Allah le lui rende.

Ma reconnaissance va aussi à l'endroit de tous ceux qui ont, d'une manière ou d'une autre œuvré pour que nous suivions cette formation à l'I.I.A et dont je ne peux tous ici les citer. Qu'il trouve ici l'expression de ma gratitude !

Mes remerciements vont également à l'endroit de :

- ◆ Monsieur **Harouna Moussa Balla O.A.P.I Yaoundé** et sa famille,
- ◆ Monsieur **Hassane Yacouba Kaffa** également à l'O.A.P.I Yaoundé.

Enfin, mes remerciements s'adressent à la Direction Générale de l'I.I.A et à tous les enseignants intervenant dans cette prestigieuse institution.

**L'Institut n'entend ni approuver ni désapprouver les affirmations émises dans ce document. Elles sont considérées comme propres à leur auteur.**

## Liste des sigles et abréviations

<b>AFSAT</b>	:	Association Française des Sociétés d'Assurances Transports
<b>CEDEAO</b>	:	Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
<b>CESAM</b>	:	Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports de France
<b>CIMA</b>	:	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
<b>DGD</b>	:	Direction Général des Douanes
<b>DSCN</b>	:	Direction de la Statistique et des Comptes Nationaux
<b>DTS</b>	:	Droits de Tirage Spéciaux
<b>FANAF</b>	:	Fédération des Sociétés d'Assurances de Droit National Africaines
<b>FASR</b>	:	Facilité d'Ajustement Structurel
<b>FMI</b>	:	Fonds Monétaire International
<b>GATT</b>	:	General Agreement on Trade and Tarifs
<b>IDH</b>	:	Indice de développement Humain
<b>IUMI</b>	:	International Union of Marine Insurers
<b>MFP</b>	:	Ministère des Finances et du Plan
<b>OCBN</b>	:	Organisation Commune Bénin-Niger
<b>OMC</b>	:	Organisation Mondiale du Commerce
<b>PAS</b>	:	Programme d'Ajustement Structurel
<b>PASPE</b>	:	Projet d'Analyse et de Suivi de la Politique Economique
<b>PNUD</b>	:	Programme des Nations Unies pour le Développement
<b>PVD</b>	:	Pays en Voie de développement
<b>TEC</b>	:	Tarif Extérieur Commun
<b>TVA</b>	:	Taxe sur la Valeur Ajoutée
<b>TRC</b>	:	Tous Risques Chantier
<b>TRM</b>	:	Tous Risques Montage
<b>UEMOA</b>	:	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine

# SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE .....	P.1
AVANT-PROPOS : Le problème d'accès à la mer des Etats enclavés et ses conséquences sur leur commerce international.....	P.6
<b>Première partie : INSTITUTION, REGLEMENTATION ET AVANTAGES D'UNE ASSURANCE OBLIGATOIRE DES FACULTES IMPORTEES ET DE SA DOMICILIATION AU NIGER.....</b>	<b>P.13</b>
<b>Chapitre I APERCU SUR LE COMMERCE EXTERIEUR DU NIGER.....</b>	<b>P.15</b>
Section I LES DIFFICULTES DU COMMERCE AU NIGER.....	P.15
§1. La récession économique.....	P.15
I. Le déclin de l'industrie et la montée du secteur informel.....	P.16
II. La détérioration des finances publiques.....	P.16
III L'accroissement de la dette extérieure.....	P.17
§2- Le manque d'accès à la mer.....	P.18
§3. Le manque de voie ferrée et l'inavigabilité du fleuve Niger.....	P.18
Section II LA SITUATION DES ECHANGES.....	P.19
§1. Une balance commerciale chroniquement déficitaire.....	P.20
§2. Une relation de plus en plus tournée vers les pays africains.....	P.21
A- Cas des importations.....	P.21
B- Cas des exportations.....	P.22
<b>Chapitre II L'OBLIGATION D'ASSURANCE SUR FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION.....</b>	<b>P.23</b>
Section I. LA PORTÉE DE LA REGLEMENTATION.....	P.23
§1. L'obligation d'assurer les marchandises .....	P.24
§2. L'obligation de domiciliation.....	P.25
Section II LE CONTENU DE LA REGLEMENTATION.....	P.25
§1. Le champ d'application .....	P.25
I- Les facultés concernées.....	P.26
II- Les personnes assujetties .....	P.26
§2. La souscription de l'assurance.....	P.27
I- Le choix des garanties.....	P.27
A- La liberté des parties .....	P.27
B- Les garanties minimales.....	P.28
II- La durée de la couverture.....	P.28
III- Le justificatif d'assurance.....	P.29
§3. Les sanctions pour contravention à la réglementation.....	P.29
I- L'amende.....	P.29
II- L'emprisonnement.....	P.30
<b>Chapitre III JUSTIFICATION DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION.....</b>	<b>P.31</b>
Section I L'INTERET DE L'OBLIGATION DE L'ASSURANCE DES FACULTES MARITIMES.....	P.31
§1. Le transfert du risque.....	P.32
§2. L'unicité et la continuité de la couverture.....	P.32
I- La succession des modes de transport.....	P.32
II-La durée du transport.....	P.33
§3. La limitation de responsabilité en matière de transport.....	P.34

I- Cas du transporteur.....	P.34
A- Les causes d'exonération de responsabilité.....	P.34
B- Les limitations de responsabilité.....	P.35
III- Cas du transitaire.....	P.37
§4. La garantie des prêts bancaires .....	P.38
§5. La gestion des recours.....	P.38
Section II. INTERET DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION.....	P.39
§1. La domiciliation comme instrument de financement de l'économie nationale.....	P.39
§2. Renforcement des capacités des Sociétés nationales d'assurances.....	P.40
§3. L'émergence d'une véritable industrie d'assurances .....	P.43
§4. Contrepoids aux injustices de la mondialisation .....	P.45
Section II. LES CRITIQUES A L'OBLIGATION DE DOMICILIATION.....	P.46
§1. Les critiques subjectives.....	P.46
§2. Les critiques objectives.....	P.47

## **Deuxième partie : LA MISE EN ŒUVRE PRATIQUE DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION..... P.50**

<b>Chapitre I LES ORGANISMES D'ASSURANCES.....</b>	<b>P.51</b>
Section I – LES RISQUES ENCOURUS PAR LES MARCHANDISES.....	P.51
§1- Les risques ordinaires .....	P.51
§2- Les risques exceptionnels .....	P.52
Section II LA QUALIFICATION DES DOMMAGES.....	P.53
§1- Les avaries particulières.....	P.53
I- Les avaries en cours de transport.....	P.53
II- Les avaries au cours des manutentions.....	P.54
§2- Les avaries communes.....	P.54
I- Les avaries-dommages.....	P.54
II- Les avaries-frais .....	P.55
Section III LA SOUSCRIPTION ET LE FONCTIONNEMENT DE L'ASSURANCE.....	P.56
§1- Les informations à fournir.....	P.56
I- La nature et l'emballage des marchandises.....	P.56
II- Les moyens de transport .....	P.57
III- La valeur assurée.....	P.58
§2. Le choix des garanties.....	P.58
I- La garantie "Tous Risques".....	P.59
A- La portée de la garantie.....	P.59
B- Les limites de la garantie .....	P.60
II- La garantie FAP sauf.....	P.61
A-La portée de la garantie.....	P.61
B- Les limites de la garantie.....	P.62
III- Les clauses additionnelles.....	P.62
IV- La garantie "Accidents caractérisés".....	P.63
§3. Les contrats proposés.....	P.64
I- La police au voyage .....	P.64
II- La police d'abonnement .....	P.64
III- La police à alimenter.....	P.65
IV- La police tiers-chargeur.....	P.65

Section IV. L'INDEMNISATION EN CAS DE SINISTRE.....	P.66
§1. Les obligations préalables à la charge de l'assuré.....	P.66
I- Les mesures conservatoires.....	P.66
II- Le constat.....	P.66
III- La préservation du recours.....	P.67
§3 Le règlement des dommages.....	P.67
I- La réclamation.....	P.67
II- Le calcul de l'indemnité.....	P.68
A- Le règlement en perte partielle.....	P.68
B- Le règlement en délaissement.....	P.68
<b>Chapitre II LES ASSURABLES ET LES AUTRES INTERVENANTS.....</b>	<b>P.70</b>
Section I. LES IMPORTATEURS.....	P.70
§1 Les Incoterms.....	P.70
§2. Le rôle des importateurs.....	P.73
Section II LES AUTRES ACTEURS DE LA DOMICILIATION.....	P.73
§1. Le rôle de l'Etat.....	P.73
§2. Les intermédiaires d'assurance et des professionnels du transport.....	P.74
<b>Chapitre III LES FORCES ET LES FAIBLESSES DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION AU NIGER.....</b>	<b>P.75</b>
Section I. LES FACTEURS DE FREIN.....	P.75
§1. Le recours à la contre et à la double assurance.....	P.75
I- La double assurance.....	P.75
A- La double assurance imposée.....	P.76
B- La double assurance volontaire.....	P.77
II- La contre assurance.....	P.77
§2. L'intervention de situations endogènes.....	P.77
I. La prédominance de l'informel.....	P.78
II. La faible culture d'assurance.....	P.78
III. La pratique de la fraude.....	P.79
IV. Les autres pratiques néfastes.....	P.79
§3. Le laxisme de l'administration.....	P.80
Section II LES MESURES DE SUCCES.....	P.81
§1. Une plus grande offensive des sociétés d'assurances.....	P.81
I – La sensibilisation.....	P.81
II- Les actions marketing.....	P.82
§3. Une plus grande implication de l'Etat.....	P.82
I- La responsabilité de l'Etat dans le contrôle.....	P.82
A- Au niveau de la douane.....	P.82
B- Au niveau des services du commerce extérieur.....	P.83
II – L'application stricte des sanctions.....	P.84
III- L'appui de certains organismes.....	P.84
§3. Le projet de construction d'un port sec.....	P.85
CONCLUSION GENERALE.....	P.87
Bibliographie	
Annexes	

## **INTRODUCTION GENERALE**

Les deux tiers de la surface du globe sont constitués par les eaux, les océans et les mers notamment. Pendant longtemps, la mer était l'unique voie de communication entre les différents continents. Avant l'avènement récent de l'avion qui inaugura l'ère du transport aérien, le navire était alors le moyen incontournable de déplacement pour relier les différents points du globe. On citera pour exemple les innombrables expéditions maritimes médiévales qui se montaient alors dans un but de recherches scientifiques, qui dans un but purement commercial. Or, le milieu marin était en ces temps tout ce qu'il y avait de plus dangereux et il fallait donc prévenir les conséquences éventuelles des dangers qui pourraient atteindre ces expéditions. C'est dans cette optique que les italiens avaient institué vers le XIII<sup>e</sup> siècle le système du prêt à la grosse aventure, inspirée de la *lex mercatoria* de l'antiquité méditerranéenne et qui consistait en un engagement des riches commerçants à rembourser des marchandises engagées dans une expédition au cas où elles viendraient à se perdre par suite d'une fortune de mer, et au propriétaire des marchandises de payer une certaine somme, convenue à l'avance, si celles-ci arrivaient à destination, saines et sauvées. Ce furent les premiers pas de l'assurance moderne et qui consacra l'assurance maritime comme l'ancêtre de l'assurance.

Aujourd'hui, près de dix siècles après, l'assurance maritime a conquis une place de choix parmi toutes les autres branches, place qu'elle doit à l'importance des masses de capitaux, corps de navires et facultés, qui empruntent la mer dans le cadre du commerce international<sup>1</sup> et donc aux primes y afférentes. A titre illustratif, pour les seules facultés maritimes, le volume des primes brutes mondiales payées en 1999 s'élevaient à 6,487 milliards de USD, dont 1,62 milliards pour le seul Japon soit 24,97 % de la part totale du marché<sup>2</sup>.

Toutefois, ces chiffres ne doivent pas nous leurrer au point d'oublier la contrepartie c'est à dire le paiement des sinistres. Car, en maritime, les sinistres sont eux aussi importants. En effet, "en moyenne chaque jour, un navire de plus de 100 tonnes se perd corps et biens (...). A ces sinistres, viennent s'ajouter les multiples avaries dues au mauvais temps et les pertes pour de multiples raisons ( marquage insuffisant, erreurs de destination...)"<sup>3</sup>. Récemment, en mai 2001, Munich-Ré, premier réassureur mondial annonçait pour sa branche maritime 2000 un ratio combiné de

---

<sup>1</sup> Lire dans ce sens G. DESTANNE DE BERNIS, *Relations économiques internationales*, 5<sup>e</sup> édition, Paris, Dalloz, 1987

<sup>2</sup> Source IUMI-AFSAT, novembre 2001

<sup>3</sup> René RODIERE, *Le droit maritime*, Collection Q.S.J., PUF, Paris, 1985, p.26

129%, le pire ratio que le géant de la réassurance ait jamais connu. Pour ce qui est des assureurs (maritimes) directs chez qui on observe un cycle baissier du chiffre d'affaires depuis 1995 (16,8 milliards de USD en 1995 contre 11,6 milliards en 2000 soit une baisse de 31 %), ils subissent ces derniers temps les conséquences de la contre performance des marchés boursiers, et les événements du 11 septembre 2001 sont venus davantage compliquer leur situation<sup>4</sup>.

Mais malgré toutes ces difficultés, l'assurance maritime conserve son aura, et c'est conscient de cela et surtout des profits tirés des activités maritimes que la plupart des pays africains a adopté des législations qui rendent obligatoire l'assurance des facultés importées par voie maritime en particulier et par tous les modes en général.

Dans les pays de zone CIMA, l'obligation d'assurance des facultés à l'importation est une prescription même du code des assurances. En effet, l'art. 278 du code CIMA dispose : « *L'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales les prévoient. Elle est alors régie par les dispositions spécifiques de ces législations* ». La législation commune donne donc la latitude aux pays membres, chacun en ce qui le concerne d'organiser l'assurance des facultés à l'importation. Aussi, forte de cette liberté d'action, la quasi-totalité de ces pays a assorti l'obligation d'assurance d'une seconde qui veut que la souscription de cette assurance se fasse auprès d'une compagnie nationale, c'est à dire celle du pays de destination des marchandises. On parle alors de **domiciliation de risques**.

Aujourd'hui, la domiciliation des risques en matière de transport est devenue une pratique généralisée des pays en voie de développement en général et des pays africains en particulier, et cela en dépit des vives critiques du FMI, de la Banque Mondiale et des opérateurs de certains pays développés qui jugent cette mesure contraire à la liberté du commerce international surtout en cette ère de mondialisation de l'économie.

Nonobstant toutes ces critiques, les pays de l'espace CIMA maintiennent et certains renforcent même leurs législations en matière d'importation et d'exportation. Aussi, à l'exception de la Côte d'Ivoire qui, sur injonctions du FMI a abandonné l'obligation de domiciliation en 1997<sup>5</sup>, dans la totalité de ces pays, en vertu de ces lois,

---

<sup>4</sup> L'impact financier pour les assureurs et réassureurs (toutes branches) des événements du 11 septembre 2001, est globalement évalué à 58 milliards de USD.

<sup>5</sup> En effet, une ordonnance en date du 7 mars 1997 a levé l'obligation d'assurer localement les marchandises importées.

les compagnies d'assurance nationales, ou en tout cas installées sur leurs territoires, bénéficient d'une "exclusivité" en matière de souscription de l'assurance des facultés à l'importation. Le commerce international de marchandises se faisant presque exclusivement par mer, ce sont incontestablement les pays côtiers qui tireront le plus de profit de cette situation.

Toutefois, les pays enclavés ne sont pas en reste car leur situation ne les met pas totalement en marge des activités maritimes en raison d'une part du principe de la liberté des mers qui leur permet d'accéder aux ports et d'autre part du fait que les règles et principes de l'assurance maritime régissent l'ensemble d'un transport assuré dès lors qu'il y a un trajet maritime même si ce parcours ne représente qu'une partie du voyage. Pour ces pays donc, où au mode de transport maritime sont adjoints d'autres modes ( terrestre, fluvial ), l'assurance maritime concernera alors tous les différents moyens intervenus dans la chaîne<sup>6</sup>.

Telle est la situation du Niger.

Pays enclavé par excellence d'une superficie de 1.287.000 km<sup>2</sup>, dont les deux tiers désertiques, le Niger ne possède aucune façade maritime, ce qui l'oblige à utiliser les ports étrangers pour l'acheminement de ses importations et exportations, via la route :

- ✓ Cotonou situé à 1057 km de Niamey dont 438 de voie ferrée;
- ✓ Lomé distant de 1300 km de Niamey;
- ✓ Lagos situé à 1440 km de Maradi dont 1150 de voie ferrée et à 1411 km de Zinder dont 1150 de voie ferrée;
- ✓ Abidjan situé à 1758 km de Niamey dont 1145 km de voie ferrée.

De tous ces ports, ce sont ceux de Lomé et de Cotonou qui sont les plus utilisés par le Niger pour l'acheminement de ses marchandises, même si on remarque une fréquentation timide du port de Tema au Ghana, en provenance des pays européens, américains ou asiatiques ou pour ses exportations, qui, il faut le noter sont très faibles<sup>7</sup>.

Le Niger ne possédant pas de voie ferrée ( le projet de chemin de fer Bénin-Niger étant resté au stade de projet depuis presque 40 ans), le transport fluvial étant limité à des liaisons internes ( le fleuve Niger n'est navigable que seulement 3 mois dans l'année), et le transport aérien n'intéressant qu'une faible quantité de personnes et de

---

<sup>6</sup> On parle aujourd'hui de transport multimodal, lorsque plusieurs modes de transport sont utilisés ( camion, train, bateau et avion) et de ferroutage lorsque le camion et son contenu sont remorqués sur un train.

<sup>7</sup> En effet, la balance commerciale du Niger reste déficitaire depuis presque deux décennies et le déséquilibre va en s'accroissant avec la dépréciation galopante du prix de l'uranium, principal produit d'exportation du pays.

marchandises<sup>8</sup>, le transport routier demeure le moyen le plus usité dans ce pays, ce qui donne une place de choix à l'assurance des transports terrestres. Ce trajet terrestre étant considéré comme une suite du trajet maritime, il apparaît dès lors une complexité de l'assurance des facultés maritimes à l'importation et sa localisation dans les pays sans littoral.

Au Niger, l'obligation et la domiciliation de l'assurance des facultés maritimes à l'importation a été instituée en 1985 par l'ordonnance N° 85-15 du 23 mai 1985 complétée par son décret d'application N° 85-52 de la même date. C'est la deuxième assurance obligatoire après celle concernant la responsabilité civile automobile.

L'art-1 de cette ordonnance énonce en effet que "les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise agréée au Niger pour toute importation de facultés sur le territoire de la République du Niger.

Cette assurance obligatoire qui ne s'applique pas à l'Etat, peut être souscrite auprès de l'organisme visé à l'alinéa précédent ou par l'intermédiaire de personnes physiques ou morales habilitées à présenter des opérations d'assurances conformément à la législation en vigueur".

A la lumière de cette disposition, il ressort clairement que:

- Une **assurance obligatoire** incombe à toute personne physique ou morale pour toute importation de marchandises sur le territoire de la République du Niger;
- Cette assurance obligatoire doit être **souscrite auprès d'une compagnie d'assurance agréée au Niger** soit directement, soit par le biais d'intermédiaires;
- L'obligation ne s'applique pas à l'Etat.

L'objet de notre étude consistera, à la lumière des textes visés plus haut à voir comment se traduit dans les faits cette obligation d'assurance faite aux importateurs d'une part, à dégager les spécificités inhérentes à l'état d'enclavement à travers les interrogations suivantes d'autre part:

---

<sup>8</sup> Le Niger compte 2 aéroports internationaux, l'Aéroport International Diori Hamani de Niamey et l'Aéroport International Mano Dayak d'Agadez, et 4 aérodromes principaux : Zinder, Maradi, Tahoua et Arlit. Mais avec la disparition de la compagnie panafricaine Air Afrique, le Niger connaît des difficultés dans la desserte aérienne internationale. Quant au trafic intérieur, il est quasiment inexistant.

- Pourquoi une telle obligation et quel est son intérêt ?
- Cela n'est-il pas une entorse aux règles et usages du commerce international qui prônent la liberté de choix donnée à l'acheteur de marchandises pour son contrat ( CAF, FOB, EXW, FAS... ), et ce dans le cadre de la mondialisation ?
- Quels problèmes soulève cette loi dans son application eu égard à la situation d'enclavement du Niger qui reste tributaire de ses voisins côtiers ?
- Quelles sont ses chances de succès, quand on sait que le Niger est un pays à faible culture d'assurance, autrement dit, cette obligation est-elle bien respectée ? Sinon quels sont les moyens de son contrôle ?
- Comment les compagnies d'assurances vivent-elles cette situation ? Quelles sont les garanties qu'elles proposent et répondent-elles aux besoins des assurés ?

En somme, il s'agira pour nous de **faire un diagnostic critique de la réalité de la domiciliation de cette assurance**, d'en étudier les forces et les faiblesses pour proposer des éventuelles solutions.

Aussi, notre étude sera-t-elle axée sur deux grandes parties, et chaque partie comprendra trois chapitres. La première nous permettra d'étudier l'institution, la réglementation et les avantages d'une assurance obligatoire des facultés importées et de sa domiciliation au Niger. Dans la seconde grande partie, nous essayerons de voir comment, sur le plan pratique, est mise en œuvre la domiciliation de l'assurance sur facultés maritimes au Niger. Mais bien avant d'entrer dans le vif de notre sujet, nous avons estimé nécessaire de faire un avant propos sur le problème d'accès à la mer des Etats enclavés et les conséquences que cela peut avoir sur leur relation avec le reste du monde, en particulier sur le plan des échanges commerciaux.

## Avant-propos

### Le problème d'accès à la mer des Etats enclavés et ses conséquences sur leur commerce international

Avant de rentrer dans le vif de notre sujet, il nous paraît nécessaire de faire un aperçu sur l'ordre juridique international qui gouverne le domaine maritime. Sans nous lancer dans des controverses doctrinales, nous limiterons notre analyse aux seules nations non maritimes en nous appesantissant sur ce que les nombreuses conventions internationales sur la mer leur réservent.

Parmi les règles les plus anciennes établies par le droit des gens, une des plus importantes relève du droit maritime. Il s'agit de la règle qui consacre la liberté des mers qui vise un certain nombre de droits, ou plutôt de libertés, reconnus à tous les Etats souverains quelle que soit leur situation géographique en ce qui concerne l'usage de la haute mer. Plusieurs conventions internationales ont eu à matérialiser ces libertés parmi lesquelles on peut retenir les plus récentes : La Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer et la convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.

La convention du 29 avril 1958 énonce de manière exhaustive, en son art. 2 quatre libertés :

- Liberté de navigation;
- Liberté de pêche;
- Liberté de pose de câbles et de pipe-lines;
- Libertés de survol.

A ces libertés, considérées dès lors comme inaliénables, la convention sur le droit de la mer, en son art. 87 al.1, en rajoute deux autres : la liberté de construire des îles et la liberté de la recherche scientifique.

Cette énumération pourrait faire penser tout de suite aux Etats côtiers, car le réflexe de rattacher tout ce qui est en rapport avec la mer aux seuls pays qui y ont directement accès est omniprésent, oubliant par là-même les pays à l'intérieur des continents, oubliant que la mer est ouverte à toutes les nations.

En effet, si les "accidents de la géographie et les vagues de l'histoire ont cumulé leurs effets, en particulier lors des règlements de paix et lors du découpage colonial<sup>9</sup>, pour enclaver un certain nombre d'Etats à l'intérieur des continents et les priver d'accès

---

<sup>9</sup> C'est notamment le cas des pays africains dont le tracé des frontières issues de la colonisation n'a tenu compte d'aucuns critères géographiques, historiques ou sociologiques.

direct à la mer"<sup>10</sup>. cette "injustice" doit être réparée en permettant à ces pays de jouir aussi des bénéfices de ce patrimoine commun de l'humanité qu'est la mer. C'est l'objectif que se proposent les deux conventions que nous avons citées plus haut en instituant les libertés dites de la mer.

Cependant, l'exercice de ces libertés ne saurait être effectif si ces Etats n'ont pas un libre accès à l'océan, ce qui soulève un autre problème, celui du droit de libre transit. Aussi, très tôt, les Etats sans littoral, au nombre de trente-trois ( Afghanistan, Andorre, Autriche, Biélorussie, Bhoutan, Bolivie, Bosnie, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Centrafrique, Cité du Vatican, Hongrie, Laos, Lesotho, Liechtenstein, Luxembourg, Malawi, Mali, Mongolie, Népal, Niger, Ouganda, Paraguay, Rwanda, Saint-Marin, Slovénie, Suisse, Swaziland, Tchad, Tchécoslovaquie, Zambie et Zimbabwe), ont-ils compris la nécessité pour eux de pouvoir disposer d'un droit de transiter librement à travers les pays côtiers pour accéder à la mer. Autrement, ils ne pourront jamais profiter des libertés qui leur sont reconnues. C'est ce qui les a conduits à adopter un certain nombre de principes relevés de la pratique (A), principes qui font allusion outre au droit de libre transit (B), au droit de navigation (C) des Etats sans littoral.

#### **A. Les principes adoptés par les Etats sans littoral**

Les incessantes tracasseries, les discriminations sur les biens et les personnes en transit des Etats enclavés, les formalités vexatoires auxquelles leurs ressortissants sont soumis, ont conduit ces Etats à se concerter pour arrêter un certain nombre de principes qui sont aujourd'hui incorporés dans des traités multilatéraux et bilatéraux. Ces principes, au nombre de sept, ont été adoptés lors d'une conférence préliminaire à la première conférence des Nations Unies sur le libre accès à la mer tenue à Genève le 14 janvier 1958. Ce sont :

##### **Principe I : Droit de libre accès à la mer**

Le droit pour tout Etat sans littoral d'accéder librement à la mer découle du principe fondamental de la liberté de haute mer.

##### **Principe II : Droit au pavillon**

Tout Etat sans littoral possède, en parfaite égalité de traitement avec les Etats riverains, le droit au pavillon de ses navires dûment enregistrés en un lieu unique sur leur territoire.

---

René-Jean DUPUY & Daniel VIGNES, Traité du nouveau droit de la mer, éd. Economica, Paris 1985, P. 441

### Principe III : Droit de navigation

Les navires battant pavillon d'un Etat sans littoral jouissent, en haute mer, d'un régime identique à celui dont jouissent les navires des Etats riverains, dans les eaux territoriales et les eaux intérieures, ils jouissent du régime identique à celui des navires battant le pavillon des Etats riverains, autre que l'Etat territorial

### Principe IV : Régime applicable dans les ports

Tout Etat sans littoral a droit au traitement le plus favorable, et en aucun cas à un traitement moins favorable que celui qui est accordé aux navires de l'Etat riverain pour l'accès aux ports maritimes de celui-ci, l'utilisation de ces ports et les facilités de toutes sortes généralement consenties.

### Principe V : Droit au libre transit

Le passage en transit des personnes et marchandises en provenance des pays sans littoral vers la mer, et inversement, par tous les moyens de transport et de communication doit, sous réserve d'accords spéciaux et des conventions en vigueur, être accordé librement.

Les transports en transit ne seront soumis, par l'Etat transitaire, à aucun droit de douane ni à aucun droit ou taxes spéciaux à l'exclusion des taxes perçues en rémunération des services particuliers rendus.

*Note : la délégation de l'Autriche entend que le principe V n'a pas de portée plus étendue que les obligations découlant du statut de Barcelone, dont l'Autriche est signataire*

### Principe VI : Droits de l'Etat transitaire

L'Etat transitaire conservant pleine juridiction sur les moyens de communications et tout ce qui concerne les facilités consenties, aura le droit de prendre des mesures indispensables pour que l'exercice du droit de libre accès à la mer ne porte point atteinte à ses intérêts légitimes de tout ordre, notamment de sécurité et de santé publiques.

### Principe VII : Accords en vigueur et accords à conclure

Les dispositions codifiant les principes régissant le droit de libre accès des Etats sans littoral vers la mer n'abrogeront point les accords en vigueur entre deux ou plusieurs parties contractantes sur les questions faisant l'objet de la codification envisagée et ne constitueront pas un obstacle à la conclusion de tels accords à l'avenir, pourvu que ces derniers n'introduisent pas un régime moins favorable et ne soient pas contraires aux dispositions précitées.

## B- Le droit au libre transit

Il convient tout d'abord de distinguer la liberté de transit revendiquée par les Etats sans littoral (2) de la liberté générale de transit (1) même si par ailleurs le départ entre les deux notions n'est pas facile à faire tant la frontière entre elles est très étroite.

### 1 La liberté générale de transit

Son institution rentre dans le cadre de la réglementation des communications internationales et du commerce international, et est l'œuvre des traités de paix. On citera pour exemple la Convention de Barcelone du 20 avril 1921 qui a posé les jalons du droit de transit. Ainsi, pouvait-on lire dans son préambule que les Etats parties entendaient "proclamer et ...régler le droit de libre transit comme un des meilleurs moyens de développer la coopération entre Etats...". Le but visé ici est de mettre fin aux rivalités qui naissent de la tendance de certains Etats à utiliser des moyens de transport comme armes de luttes économiques et prévenir ainsi les guerres de tarifs qui peuvent alimenter des antagonismes préjudiciables à la paix mondiale.

Cette convention a d'ailleurs inspiré les promoteurs du GATT du 30 octobre 1947 dont l'acte final de la Commission préparatoire propose de "réduire d'une façon substantielle les tarifs douaniers et les autres entraves au commerce et d'éliminer les préférences, sur une base de réciprocité et d'avantages mutuels".

Comme on le voit donc, la liberté générale de transit ne vise rien d'autre que la liberté du commerce international, contrairement à la liberté de transit réclamée par les pays sans littoral qui elle vise à combler un vide.

### 2 La liberté de transit réclamée par les Etats enclavés

La reconnaissance formelle du droit de transit des Etats sans littoral a été l'œuvre de la Convention sur la Haute mer du 29 avril 1958 qui dispose en son article 3 :

« Pour jouir des libertés de la mer à l'égal des Etats riverains, de la mer, les Etats dépourvus de littoral devraient accéder librement à la mer. A cet effet, les Etats situés entre la mer et un Etat dépourvu de littoral accorderont, d'une commune entente et en conformité avec les conventions internationales en vigueur à l'Etat dépourvu de littoral, sur une base de réciprocité, le libre transit à travers leur territoire ».

A la lecture de cette disposition, il ressort que trois conditions sont posées pour l'octroi du droit au libre transit : la conclusion d'un accord, l'octroi de la réciprocité et l'observation des dispositions conventionnelles en vigueur. L'alinéa 2 du même texte précise toutefois que si l'Etat de transit et l'Etat enclavé ne sont pas parties aux

conventions internationales existantes. ils doivent s'accorder sur toutes questions relatives à la liberté de transit.

Une deuxième convention, la Convention de New York relative au commerce de transit des Etats sans littoral du 8 juillet 1965 est venue renforcer la réglementation de Genève de 1958 en réglant pour sa part les questions qui ont trait aux moyens de transport utilisés ( art. 1<sup>er</sup> d. et art.2 al.2), à l'entreposage des marchandises en transit ( art 6) à l'aménagement des zones franches et d'autres facilités douanières. De même, elle énumère un certain nombre de droits de l'Etat de transit : droit de refuser le transit pour des raisons de moralité, de santé et de sécurité publiques, de le limiter, de le réglementer en vue de la sécurité des voies et moyens de communication...<sup>11</sup> L'Etat de transit peut également prendre toute mesure dérogeant aux dispositions de la Convention en cas d'événements graves mettant en danger son existence politique et sa sûreté.

Un constat donc s'impose : Le transit des Etats sans littoral en vue de l'accès à la mer n'est pas aussi libre qu'on le croyait, et le dernier instrument international adopté, à savoir la Convention du 10 décembre 1982, ne règle pas tous les problèmes. Elle a tout de même eu le mérite d'avoir explicité les textes antérieurs, notamment en ce qui concerne les moyens de transport ( tous les modes sont admis à l'exception de l'aérien), les voies à utiliser, les facilités douanières, les conditions financières de transport en transit... pour ne citer que ceux-là.

Qu'en est-il du droit au pavillon ?

### **C- Le droit au pavillon des Etats sans littoral**

Le droit à un pavillon, longtemps revendiqué par les pays sans littoral<sup>12</sup>, après moult tergiversations de la part des puissances maritimes (France et Angleterre notamment), a été admis seulement avec la modification de la carte de l'Europe après la première guerre mondiale et qui a abouti à la naissance de trois nouveaux Etats dépourvus de littoral ( Autriche, Hongrie et Tchécoslovaquie). En effet, un traité signé à Versailles le 28 juin 1919 reconnut solennellement le droit des Etats enclavés à disposer d'un pavillon national. L'art. 273 de ce traité énonçait :

---

<sup>11</sup> Ces mesures de restrictions sont d'ailleurs admises par les Etats sans littoral car font partie de leurs sept principes  
<sup>12</sup> C'est la Suisse qui a posé pour la première fois le problème en 1864

**« Les hautes parties contractantes s'accordent à reconnaître le pavillon des navires de toute puissance alliée et associée qui n'a pas de littoral maritime, lorsqu'ils sont enregistrés en un lieu unique déterminé, situé sur son territoire ; ce lieu tiendra lieu à ces navires de port d'enregistrement »**

A la lecture de ce texte, on remarque tout de suite que ce droit était restreint à quelques Etats seulement puisqu'il parle de puissance alliée et associée. Il ne devint général que progressivement, d'abord avec la Convention de Genève sur la Haute mer du 29 avril 1958 et par la suite tout récemment avec la Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 dont l'art. 90 dispose :

**« Tout Etat, qu'il soit côtier ou sans littoral, a le droit de faire naviguer en haute mer des navires battant son pavillon ».**

Aujourd'hui donc, les Etats enclavés peuvent, au même titre que ceux ayant directement accès à la mer, disposer des navires arborant leurs pavillons<sup>13</sup>. Dans ce cas, l'Etat enclavé est soumis aux mêmes devoirs et obligations incombant à tout Etat de pavillon, sans restriction, c'est à dire sans tenir compte de sa situation d'enclavement, toute chose qui n'est pas de nature à encourager la mise en œuvre de ce droit. C'est ce qui explique peut être qu'à la date d'aujourd'hui aucun pays africain enclavé ne dispose d'un navire battant son pavillon national. D'ailleurs, sur la trentaine de pays enclavés de la planète, seuls six possèdent une flotte marchande de haute mer battant leurs pavillons : Autriche, Bolivie, Hongrie, Paraguay, Suisse et Tchécoslovaquie. On peut aussi se demander si le problème de l'accès aux ports des navires n'est pas pour quelque chose dans cette situation.

En effet, si les Etats enclavés ont la faculté de posséder des navires, il faudrait bien que ceux-ci puissent accéder aux ports et avoir un port d'attache puisqu'ils ne peuvent pas éternellement rester en haute mer. Cette faculté leur a été donnée par la Convention de Genève du 6 décembre 1923 sur le régime international des ports maritimes, à laquelle a été annexé un Statut qui a posé le principe d'égalité de traitement des navires dans les ports<sup>14</sup>.

Toutefois, cette convention avait laissé une brèche aux pays côtiers pour contourner l'application de ce droit, en incluant notamment le principe de la réciprocité<sup>15</sup>. Cette faille a été corrigée par la Convention de Genève de 1958 sur la mer qui prévoyait

---

<sup>13</sup> Aujourd'hui, ce droit tend à se fondre dans le droit de navigation maritime dont jouissent tous les Etats sans exclusive.

<sup>14</sup> Les ports visés ici sont les ports normalement fréquentés par les navires de commerce, ce qui exclut donc les ports militaires ( art 1 du Statut)

<sup>15</sup> En effet, matériellement, les Etats enclavés ne peuvent pas accorder ce droit puisque ne disposant pas de port

que les Etats maritimes doivent accorder aux Etats enclavés « un traitement égal à celui de leurs propres navires...en ce qui concerne l'accès aux ports et leur utilisation ». Mais le régime le plus favorable en la matière reste celui qui est offert par la Convention sur le droit de la mer du 10 décembre 1982 qui a institué une égalité de traitement des navires dans les ports de mer en ces termes :

**« Les navires battant pavillon d'un Etat sans littoral jouissent dans les ports de mer d'un traitement égal à celui qui est accordé aux autres navires étrangers ».**

Cette disposition revêt un caractère *erga omnes* et sa mise en application n'est soumise à la conclusion d'aucun accord préalable entre l'Etat enclavé et l'Etat du port.

Comme on le voit donc, on peut dire que l'enclavement des Etats sans littoral est allégé, eu égard aux divers droits et avantages que leur confèrent les conventions internationales, ce qui les place presque au même pied d'égalité que les Etats côtiers.

Malheureusement tout cela n'est que théorique et la réalité en est tout autre. Le Niger, l'un des trente-trois pays enclavés de la planète vit cette réalité implacable, car souffre énormément de sa situation d'enclavement qui pèse lourdement sur ses échanges commerciaux internationaux. En effet, comme le dit un adage africain, « quelle que soit la durée d'un tronc d'arbre dans une rivière, il ne se transformera jamais en crocodile ». Cela pour dire que les textes ne peuvent pas changer fondamentalement la situation réelle sur le terrain.

**Première partie**  
**INSTITUTION, REGLEMENTATION ET AVANTAGES**  
**D'UNE ASSURANCE OBLIGATOIRE DES FACULTES**  
**IMPORTEES ET DE SA DOMICILIATION AU NIGER**

L'assurance au Niger, tout comme d'ailleurs dans les autres pays ayant été sous la domination française, a été, pendant longtemps, régie par des textes français notamment la Loi du 13 juillet 1930. Il a fallu l'avènement du traité CIMA pour voir les pays africains francophones et même lusophones ( Cas de la Guinée Bissau) se doter d'une législation commune prenant en compte leurs spécificités avec l'institution du Code des assurances des Etats membres de la CIMA. Cela a consacré, comme le stipule d'ailleurs un paragraphe du préambule du traité « une étape dans la transformation progressive des marchés d'assurances en un grand marché disposant de règles et d'une autorité communes tendant vers un meilleur équilibre des mécanismes institutionnels ».

Cependant, avant cet avènement le Niger disposait de quelques lois spécifiques en matière d'assurances. La première adoptée dès le lendemain de l'accession du pays à la souveraineté internationale réglementait les organismes d'assurances de toutes natures bien qu'à l'époque l'assurance fût encore à un stade végétatif. Il s'agissait de la Loi N° 62-27 du 28 juillet 1962<sup>16</sup>. Vint ensuite la Loi N° 63-28 du 7 mai 1963 portant code de la route<sup>17</sup>, qui a déblayé le terrain à la Loi N° 65-015 du 15 mai 1965 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur<sup>18</sup>. Cette dernière loi qui inaugura l'ère des assurances obligatoires au Niger "fera cavalier seul" durant presque deux décennies avant que n'intervienne une deuxième assurance obligatoire : l'assurance des facultés importées. En effet, c'est par une ordonnance N° 85-15 et son décret d'application N° 85-52 en date du 23 mai 1985 que le Niger décide de rendre obligatoire la souscription d'une assurance pour toute opération d'importation de marchandises en République du Niger. Au plan communautaire, le code CIMA laisse la latitude aux législations nationales d'instituer et d'organiser l'obligation d'assurance des facultés importées. En effet, l'art. 278 du code dispose que « l'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient. Elle est alors régie par les dispositions spécifiques de ces législations ». Au Niger donc, cette obligation d'assurance est régie par l'ordonnance précitée et son décret d'application. Ces textes instituent en fait une double obligation, celle d'assurer la marchandise et celle de domicilier l'assurance auprès d'une compagnie d'assurance agréée au Niger. L'étude de cette réglementation suppose donc d'examiner distinctement les deux aspects qu'elle soulève. C'est pourquoi nous

---

J O R N du 7 août 1962  
J O R N N° 11 du 1<sup>er</sup> juin 1963

analyserons d'une part ce que renferme l'obligation d'assurance elle-même ( Chapitre II ) et l'obligation de domiciliation d'autre part, notamment sa justification en montrant les avantages qu'elle présente ( Chapitre III). D'un autre coté, comme l'assurance des facultés est accessoire à l'activité du commerce ( importation), il nous a paru nécessaire de faire un aperçu sur le commerce extérieur du Niger ( chapitre I ) car le développement de cette assurance en est tributaire, tout en ayant à l'esprit la situation d'enclavement du pays.

---

<sup>18</sup> J.O R.N N° 11 du 1<sup>er</sup> juin 1965

## Chapitre I APERÇU SUR LE COMMERCE EXTERIEUR DU NIGER

Le Niger figure parmi les pays les plus pauvres au monde. Le dernier rapport du PNUD sur l'Indice de Développement Humain (IDH) le plaçait à la 173<sup>ème</sup> place sur 174 pays classés. Et pour cause ! Tous les indicateurs sont au rouge : un PIB dérisoire de 199 USD par habitant en 1999, une espérance de vie de 47,8 ans soit l'une des plus faibles de l'Afrique, un taux de mortalité infantile de 17 ‰ et un taux d'illettrisme dépassant l'entendement : 80% chez les hommes et 90% chez les femmes. Ce tableau déjà pas très reluisant est exacerbé par une instabilité politique et institutionnelle ponctuée par de querelles politiciennes conduisant à des irruptions de l'armée dans la scène politique<sup>19</sup> et compliquant davantage une situation socio-économique déjà catastrophique.

La conjugaison de tous ces effets qui se sont répercutés sur l'économie du pays est logiquement ressentie sur le commerce extérieur qui en est par ailleurs une des pierres angulaires. Aujourd'hui, ce secteur d'activité est en train de se frayer un chemin pour sortir des ornières des sentiers battus d'un environnement morose et ce malgré les difficultés qui l'assaillent ( Section I), difficultés qui ont un impact sur la situation des échanges ( Section II).

### Section I LES DIFFICULTES DU COMMERCE AU NIGER

Le commerce nigérien, à l'image du pays tout entier, rencontre de sérieuses difficultés dues notamment à la dégradation de son tissu économique. Cela peut paraître une lapalissade que de le dire car cette situation est aisément remarquable. En effet, la récession économique qui frappe le pays (§1) depuis un certain nombre d'années n'est pas de nature à favoriser le développement des échanges. A cela s'ajoute la situation handicapante de l'enclavement (§2) et du manque de voie ferrée (§3)

#### **§1. La récession économique**

La crise économique qui frappe le Niger depuis des années, n'est pas en fait une situation propre à ce seul pays ; il s'agit d'un phénomène qui est présent dans la quasi-totalité des pays de l'Afrique subsaharienne. Toutefois, la situation paraît être plus exacerbée au Niger eu égard à la montée du secteur informel (I), à la détérioration des

---

<sup>19</sup> En 3 ans, de 1996 à 1999, le Niger a connu 2 coups d'Etat militaires, le 11 janvier 1996 et le 9 avril 1999 ( putsch au cours duquel le président Ibrahim Baré Maïnassara a trouvé la mort)

finances publiques (II) et à l'accroissement de la dette intérieure et extérieure du pays (III) qui sont de véritables indicateurs de la santé économique d'un pays

### **I. Le déclin de l'industrie et la montée du secteur informel**

Le secteur industriel est très peu développé au Niger et se concentre surtout sur les branches de l'agroalimentaire, du textile, du bâtiment et de travaux publics et de la chimie. Le secteur manufacturier formel travaille essentiellement pour le marché intérieur et emploie environ 1500 personnes. Par ailleurs, beaucoup d'entreprises ont subi dans les années 80 et au début des années 90 une très forte concurrence des produits venant du Nigeria voisin, ce qui a eu pour conséquence la disparition de la plupart d'entre elles.

Quant au commerce en tant que tel, il est dominé par l'informel qui se renforce d'ailleurs avec la persistance des difficultés socio-économiques faisant ainsi du secteur tertiaire le principal ressort du pays. Sa part dans le PIB s'approche en effet des 40%. Selon certaines sources, "les 1500 km de frontière avec le Nigeria, avec de part et d'autre l'ethnie haoussa aux fortes traditions commerçantes expliquent la vitalité de ce commerce transfrontalier et les difficultés à percevoir les taxes douanières"<sup>20</sup>.

Un autre signe révélateur des difficultés économiques au Niger demeure la détérioration des finances publiques.

### **II. La détérioration des finances publiques**

La situation des finances publiques n'a cessé de se dégrader depuis le début des années 1990 sous le double effet d'une baisse de recettes et d'une augmentation des dépenses. En 1999, toutes les composantes des recettes étaient inscrites en diminution. Les recettes fiscales ont diminué en raison de la baisse des importations qui ralentit les recettes douanières, et les difficultés persistantes des entreprises qui affectent les prélèvements directs.

Parallèlement, les dépenses courantes de l'Etat se sont accrues de 8,7% aggravant par là le déficit global. Celui-ci atteint -6,9% du PIB en 1999 (contre -5,4% en 1998). Les arriérés de paiement vis-à-vis des créanciers intérieurs et extérieurs s'accumulent pour leur part, atteignant pour les premiers 21,5 milliards FCFA et 25,6 milliards pour les seconds<sup>21</sup>. Pourtant, le Niger a été soumis à des programmes

<sup>20</sup> Banque de France, *Rapport zone franc 1999*, P. 288

<sup>21</sup> Idem, P. 289

d'ajustement structurel (P.A.S), qui apparemment n'ont pas eu d'effets positifs. A titre d'exemple, de juin 1996 à juin 1999, le Niger a exécuté un programme triennal d'ajustement signé avec le FMI et soutenu par une FASR de 58 millions de DTS. Mais le 14 septembre 1999, la Banque Mondiale a interrompu ses crédits, le Niger n'ayant pas pu honorer une échéance de remboursement de 1,2 milliards. Au début 2000, le FMI n'avait toujours pas accepté de mettre en place un nouveau programme, en dépit du retour à un régime civil dont le gouvernement formé le 5 janvier 2000 s'est fixé entre autres objectifs de redresser les finances publiques. C'est dans cette optique que depuis cette date une série de mesures drastiques sont en train d'être mises en œuvre :

- les revenus de l'Etat sont soumis aux contraintes du TEC adopté par l'UEMOA
- Fluctuation du prix du carburant,
- Relèvement de la TVA à 19%,
- Mise en retraite des agents de l'Etat : le 27 mai 2000, 1043 fonctionnaires ayant totalisé 30 ans de service ou âgés de plus de 50 ans sont mis à la retraite.

Ces diverses mesures semblent aujourd'hui porter leurs fruits car depuis l'avènement de la 5<sup>ème</sup> République on constate une régularité dans le paiement des salaires et ce malgré la contrainte liée au remboursement périodique de la dette extérieure<sup>22</sup>.

### *III. L'accroissement de la dette extérieure*

S'il y a un poids qui entrave aujourd'hui le développement économique du Niger, c'est bien celui de sa dette extérieure. Celle-ci a en effet évolué de manière exponentielle jusqu'à atteindre 824,7 milliards FCFA alors qu'elle n'était que de 359 milliards en 1993. On peut attribuer cet accroissement en partie aux rééchelonnements dont cette dette fait l'objet de la part du Club de Paris et de celui de Londres.

Quant à la dette intérieure, elle est aussi importante que la dette extérieure. Sa gestion a été confiée à un organisme créé spécialement à cet effet en 2000, il s'agit du Centre Autonome d'Apurement des Dettes Intérieures de l'Etat (CAADIE).

Un autre facteur handicapant le commerce au Niger demeure sa situation d'enclavement.

---

<sup>22</sup> Le paiement des salaires et de la dette en 1999 consommait plus de 143% des recettes ( Sources : Marchés Tropicaux, oct. 1999, P. 2058)

## §2. Le manque d'accès à la mer

Avec 1.267.000 km<sup>2</sup> (plus du double de la France), le Niger qui est le sixième pays d'Afrique par sa superficie, ne possède aucune façade maritime. Situé à mi-chemin entre l'Afrique de l'Ouest, l'Afrique Centrale et l'Afrique du Nord, le pays se caractérise à la fois par sa massivité et sa continentalité. Il s'étend sur 2000 km d'est en ouest et sur 1300 km du nord au sud. La capitale, Niamey, est à 2500 km d'Alger, 2000 km de Dakar, 1587 d'Abidjan et 1058 de Cotonou". C'est ainsi que le journaliste Siradiou Diallo introduisait le Niger dans une étude socio-économique et politique consacrée à ce pays en 1979<sup>23</sup>.

Le manque de façade maritime devient ainsi un critère d'identification du Niger. Cette situation d'enclavement qui ne peut avoir que de conséquences négatives constitue une épine dorsale pour les échanges commerciaux du pays avec les pays situés au delà de l'Afrique. En effet, nous savons que la mer est la principale voie de communication utilisée pour le commerce international. Avoir un accès direct à la mer est donc un atout majeur pour tout pays pour son développement. La position continentale du Niger est donc un sérieux désavantage ( le port le plus proche, celui de Cotonou est à plus de 1058 km ). Ce problème d'enclavement serait moins senti si le Niger disposait d'une flotte aérienne importante, ce qui n'est pas le cas. ""

A ces problèmes viennent s'ajouter le manque de voie ferrée et l'inavigabilité du fleuve Niger, ce qui fait du transport routier le principal moyen pour acheminer les marchandises des ports jusqu'au pays et inversement<sup>24</sup>.

## §3. Le manque de voie ferrée et l'inavigabilité du fleuve Niger

Dans son plan de désenclavement, le colonisateur français avait prévu de relier le Niger aux autres colonies à travers la régie Abidjan-Niger (RAN) et l'Organisation Commune Dahomey-Niger (OCDN devenue aujourd'hui OCBN). Mais ce projet n'a jamais abouti car aucun de ces deux réseaux n'a atteint le Niger, même si ce dernier est copropriétaire avec le Bénin du tronçon ferroviaire cotonou-Parakou long de 438 km.

Récemment, en 1998, un projet d'interconnexion de deux réseaux ferroviaires, le réseau Abidjan-Niger long de 1264 km reliant Abidjan à Ouagadougou et Kaya au Burkina Faso, et le réseau de l'OCBN Cotonou-Parakou distant de 438 km, a été initié par le groupe d'étude et d'exécution du programme d'interconnexion ferroviaire

<sup>23</sup> Voir la revue "Marchés nouveaux" N° 16, avril 1978. P.8

<sup>24</sup> Le transport routier représente en effet 90% du volume de l'activité de transport au Niger. Pour le transport des marchandises, le pays dispose à la date du 31.12.99 un parc constitué par : 1479 ensembles articulés de 25 tonnes

transafricain (GEFTARAIL)<sup>25</sup>. Malheureusement, ce projet ambitieux dont le protocole d'accord a été signé à Ouagadougou en janvier 1999 et dont le coût est estimé à 600 milliards de FCFA à financer par la Banque Africaine de Développement (BAD), la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), la Banque Arabe de Développement Economique de l'Afrique (BADEA), le Fonds Koweïtien et l'Organisation des Pays Producteurs et Exportateurs de Pétrole ( OPEP), n'a pas été concrétisé et semble même être tombé dans les oubliettes, car il était prévu que les travaux débutent courant 2000<sup>26</sup>.

Pourtant, ce projet aurait permis au Niger d'avoir le choix entre deux débouchés sur la mer ( Cotonou et Abidjan) en même temps qu'il résoudra l'épineux problème d'acheminement des marchandises.

Une autre entrave aux échanges commerciaux au Niger est l'inavigabilité du fleuve dont il porte le nom, qui pourtant aurait pu être une voie d'accès à la mer. Malheureusement, ce fleuve qui est d'ailleurs l'un des plus long d'Afrique (4200 km, dont 550 traversant le Niger), compte tenu du problème d'ensablement qui diminue fortement son débit, ne peut être emprunté par les gros bateaux marchands. Seules quelques petites embarcations y sont exploitées par des riverains nigériens et maliens.

Nous avons vu les difficultés de tous ordres qui freinent le développement du commerce extérieur au Niger de façon générale. Ces difficultés entraînent indubitablement des conséquences sur la situation des échanges c'est à dire les importations et les exportations.

## **Section II LA SITUATION DES ECHANGES**

Pays à vocation pastorale par excellence, le Niger, nous l'avons vu plus haut, est très peu industrialisé, ce qui l'oblige à importer d'énormes quantités de biens d'équipement et de consommation de toutes sortes. Cette situation couplée à la dégradation du tissu économique a conduit à un déséquilibre de la balance commerciale du pays qui reste déficitaire depuis des années (§1). Une autre tendance du commerce extérieur est qu'on constate ces dernières années que les échanges sont tournés de plus en plus vers les pays africains (§2).

---

destinés au transport de fret, 604 ensembles de 30 m<sup>3</sup> chacun pour le transport des hydrocarbures et 534 camions de 7 à 10 tonnes ( Source : Ministère de la Communication et des Transports)

<sup>25</sup> Voir *Jeune Afrique Economie* du 15 au 28 juin 1998

<sup>26</sup> Voir *Construire l'Afrique* Edition Cote d'Ivoire N° 044 du 20 février au 1<sup>er</sup> mars 2000

## §1. Une balance commerciale chroniquement déficitaire

Depuis la fin des années 1980, la balance commerciale du Niger n'a cessé de se détériorer, creusant chaque année un peu plus d'écart entre des importations qui augmentent et les exportations qui baissent. Ce déséquilibre s'est davantage accru avec la dévaluation du franc CFA intervenue le 12 janvier 1994 et a fortement contribué à la baisse du taux de couverture des importations par les exportations qui est passé de 83% en 1994 à 57% en 1999.

Ce déficit de la balance commerciale trouve sa cause dans une large mesure dans la chute du cours de l'uranium qui était jadis le principal produit d'exportation du pays et donc source principale d'entrée de devises. En effet, l'uranium était dans les années 1970 le premier produit d'exportation et représentait environ 70% de recettes de vente à l'extérieur. A l'époque, l'augmentation continue de la production et le relèvement constant des prix permettaient au pays de dégager d'appréciables recettes budgétaires. A titre d'exemple, les recettes du Niger au titre de l'uranium sont passées de 400 millions FCFA en 1974 à 4 milliards en 1975, puis à 7,6 milliards en 1976 et 10,5 milliards en 1977<sup>27</sup>. Aujourd'hui, l'uranium n'est plus ce qu'il était et la baisse continue de son cours diminue de manière sensible le volume des importations. En 1999 par exemple, la diminution en volume de l'exportation d'uranium est intervenue pour -15,3% dans la valeur des exportations.

Mais la chute du cours de l'uranium n'est pas la seule cause du déficit, il y a aussi la baisse du pouvoir d'achat extérieur des pays africains dont le Niger n'y échappe pas. En effet, "après s'être effondrées au cours des années 1980, les ressources extérieures de l'Afrique subsaharienne ont continué à diminuer au cours de la dernière décennie. La baisse des cours des matières premières et l'absence de diversification du tissu économique ont entraîné un recul des recettes d'exportation....Les exportations des biens et services ont diminué de 46% en dollars constants depuis 1980"<sup>28</sup>.

Pour mieux apprécier le déficit de la balance commerciale du Niger, nous allons retracer dans le tableau ci-dessous son évolution de 1994 à 2000.

---

<sup>27</sup> Voir *Marchés Nouveaux*, éd. Jeune Afrique, N° 16, avril 1979, P. 34

<sup>28</sup> Bruno Cabrillac, "La baisse du pouvoir d'achat extérieur de l'Afrique est-elle irréversible ?", in *Afrique Contemporaine* N° 198, avril-juin 2001.

**Tableau N°1** Evolution de la balance commerciale du Niger de 1994 à 2000  
(en millions de FCFA).

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
<b>Exportat°</b>	97.910	95.399	88.705	111.521	109.702	110.018	139.362
<b>Importat°</b>	125.073	149.303	136.659	160.005	213.116	194.021	199.932
<b>Balance</b>	-27.163	-53.904	-47.954	-48.484	-103.398	-84.003	-60.570
<b>Taux de couverture</b>	78,28%	63,89%	64,91%	69,70%	51,48%	56,70%	69,70%

Source : DSCN, DGD

Comme on peut le constater, le déficit de la balance commerciale semble s'installer de manière définitive et permanente au Niger.

Toutefois, en 2000, malgré une mauvaise conjoncture économique ( le PIB a connu un recul de 1,4%), le Niger a enregistré une sensible amélioration dans ses échanges. En effet, on a enregistré cette année une augmentation des exportations de 29,4 milliards ( soit une augmentation de 27,7%) nettement plus importante que celle des importations qui était de 5,9 milliards (soit 3%). Le déficit commercial s'était établi à 60,6 milliards et le taux de couverture était remonté à 69,7%.

Ce déficit montre aussi que le Niger est un gros importateur. Or, l'activité d'importation implique une sortie de devises. Aussi, l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés, peut être un moyen pour atténuer cette "hémorragie" de capitaux car au moins les primes d'assurance elles resteront sur le territoire national.

Outre le déséquilibre entre ses exportations et ses importations, on remarque, ces dernières années, que le commerce extérieur du Niger est en train de développer une relation plus soutenue avec les pays africains.

## **§2. Une relation de plus en plus tournée vers les pays africains**

Traditionnellement, le principal partenaire commercial du Niger est l'Europe, mais cette primeur est aujourd'hui perdue tant du point de vue des importations (I) que des exportations (II) au profit de l'Afrique.

### ***I- Cas des importations***

Les importations en provenance des pays africains ont progressé en 2000 de 17% (75,7 milliards contre 64,6 en 1999) et représentaient près de 38% du volume total des

importations, devançant ainsi l'Europe dont la part représentait 33%. Le classement des principaux pays fournisseurs se présente comme suit en 2000 : la France (19,6%), la Côte d'Ivoire (14,2%), le Nigeria (10,1%), la Chine (8,4%), les USA (5,1%), le Pakistan (2,7%), les Pays-Bas (2,6%), le Royaume Uni (2,4%) et l'Allemagne (2,1).

Un récapitulatif par continents place ainsi l'Afrique en tête avec 37,9% devant l'Europe (33,1%) et l'Asie (21,7%) parmi les fournisseurs du pays. L'entrée en vigueur du TEC ( Tarif Extérieur Commun) le 1<sup>er</sup> janvier 2000 qui régleme désormais les échanges commerciaux entre les pays de l'UEMOA a certainement contribué à ce revirement de situation, même si au plan des unions économiques c'est l'U.E qui reste en tête avec 31,7% devant l'UEMOA (22,7%).

Ce retournement constaté dans les importations se retrouve aussi au niveau des exportations.

## **II- Cas des exportations**

A l'instar des importations, les exportations à destination des pays africains ont augmenté de plus de moitié en un an (88,2 milliards en 2000 contre 43,3 en 1999) et ont représenté près de 50% de l'ensemble des opérations, devant l'Europe avec 34%. Dans le même temps, le Nigeria devient le principal client avec l'accroissement de plus de 77% des exportations vers ce pays. Le classement des principaux acheteurs du Niger à fin 2000 était le suivant : le Nigeria ( 39,8%), la France (30,6%), le Japon (13,9%), l'Espagne (3,2%), la Côte d'Ivoire (2,8), le Ghana (2,2%) et le Bénin (2,1%). L'Afrique se taille donc la part de lion dans les exportations en provenance du Niger avec en tête le Nigeria.

Le grand voisin du sud (Le Nigeria partage plus de 1200 km de frontière avec le Niger), qui était traditionnellement le second client du Niger après la France occupe désormais la première place. En trois ans, les exportations vers ce pays ont augmenté de 120% en valeur (25 milliards en 1998, 31 milliards en 1999 et 56 milliards en 2000) et de 80% en volume (27000 tonnes en 1998, 98000 en 1999 et 167000 en 2000). Parmi les raisons de la baisse des exportations en direction de la France figure en tête la contraction de la vente d'uranium (57 milliards en 1998, 43 en 1999 et 2000).

## **Chapitre II L'OBLIGATION D'ASSURANCE SUR FACULTES**

### **A L'IMPORTATION**

L'activité commerciale internationale, et c'est un truisme de le dire, est nécessaire au développement économique et social de tout pays. Aujourd'hui, aucune nation ne peut prétendre vivre en autarcie quelles que soient ses richesses, au risque d'être en marge de la marche du monde.

Le Niger, malgré sa situation d'enclavement entretient, nous l'avons vu, d'importantes relations économiques avec le reste du monde. Pays pastoral par excellence, le Niger est cependant très peu industrialisé, ce qui l'oblige à importer chaque année de milliers de tonnes de biens de toutes natures. A titre illustratif, en 2000 le pays a importé 766.614 tonnes de marchandises dont 22466 tonnes en provenance des Amériques, 156136 tonnes de l'Europe et 13416 tonnes de l'Océanie et d'Australie<sup>29</sup>. Ces chiffres montrent l'importance de l'activité d'importation au Niger. Dès lors la nécessité de réglementer cette activité qui alimente l'économie du pays s'impose et cela afin de mieux la sécuriser et créer les conditions de son expansion. L'institution de l'assurance sur facultés à l'importation répond à cette logique, car de nos jours qu'y a-t-il de mieux pour sécuriser une activité humaine comme l'assurance surtout quand on sait que le domaine des transports comporte trop de risques.

Nous allons, dans ce chapitre, essayer d'analyser cette obligation d'assurance à travers l'étude des textes qui la régissent. Aussi, nous verrons tout d'abord la portée de cette obligation ( section I) avant de voir son contenu même c'est à dire les prescriptions relatives à la souscription de l'assurance (section II).

#### **Section I. LA PORTÉE DE LA REGLEMENTATION**

Les textes qui régissent l'obligation d'assurance sur facultés maritimes à l'importation au Niger instituent en fait une double obligation : d'une part il y a l'obligation d'assurer les marchandises (§1) et d'autre part celle de souscrire cette assurance auprès d'un organisme d'assurance agréé en République du Niger (§2).

---

<sup>29</sup> Source : DCSN

## **§1. L'obligation d'assurer les marchandises**

On ne le répétera jamais assez, le Niger est un pays à très faible culture d'assurance. La seule forme d'assurance la plus connue du commun des nigériens demeure l'assurance de responsabilité civile automobile. Cela est notamment dû au fait que cette assurance instituée depuis 1962 est une assurance obligatoire dont la souscription incombe à tout propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur. C'est seulement vingt-trois ans après, c'est à dire en 1985 qu'interviendra la deuxième assurance obligatoire, celle des marchandises importées. L'art 1<sup>er</sup> du texte instituant cette obligation d'assurance dispose que "les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance pour ...toute importation de facultés sur le territoire de la République du Niger".

En vertu donc de ce texte les personnes physiques ou morales autre que l'Etat ( particuliers, commerçants ou sociétés) sont tenues pour toute importation de marchandises par quelque moyen de transport que ce soit d'assurer ces marchandises. Le texte dit que l'assurance s'impose "pour toute importation", mais en fait il faut préciser, comme nous allons d'ailleurs le voir plus loin, que ce n'est pas pour toute importation qu'on doit souscrire une assurance, puisqu'il y a un seuil en valeur à partir duquel l'assurance devient obligatoire.

Aujourd'hui, l'assurance des facultés maritimes à l'importation au Niger est vieille de dix-sept ans, mais ne semble pas pour autant avoir acquis un droit de cité. En effet, beaucoup se demandent encore le bien-fondé d'une telle assurance puisqu'ils se disent qu'en cas de sinistres ce sont eux qui supporteraient les conséquences car il s'agit de leurs propres marchandises. Ce raisonnement rencontré chez la plupart des commerçants témoigne de l'acceptation qui est faite de toute assurance surtout si celle-ci revêt un caractère obligatoire.

Pourtant, l'assurance obligatoire des facultés à l'importation ne comporte que des avantages à l'importateur car elle vise exclusivement à assurer la sécurité des opérations d'importation (nous verrons plus loin et en détails ces avantages). L'Etat doit donc prendre certaines mesures coercitives pour que cette réglementation soit respectée au risque de tomber en désuétude d'autant plus que cette obligation d'assurer les marchandises en cache une autre, celle de souscrire l'assurance auprès d'une compagnie d'assurance installée sur le territoire national.

## **§2. L'obligation de domiciliation**

Cette obligation est le pendant de l'obligation principale d'assurer les facultés importées. Cela signifie que les personnes assujetties à l'obligation de souscrire cette assurance doivent le faire obligatoirement auprès d'une société d'assurance agréée au Niger. Cette prescription revêt un caractère d'ordre public, c'est à dire qu'on ne peut pas y déroger. L'art 3 du décret N° 85-52 du 23 mai 1985 est on ne peut plus clair à cet effet : « Dans tous les cas, l'assurance doit être souscrite auprès d'un organisme agréé en République du Niger ».

En vertu donc de ce texte, toute marchandise importée sur le territoire du Niger et qui est soumise à l'obligation d'assurance doit être assurée auprès d'une compagnie installée et agréée au Niger. Aucune exception n'est admise à cette règle. Pour cela il aura fallu pour toutes les importations de marchandises à destination du Niger que les marchandises soient en valeur FOB au moment de la vente. Or, cela est loin d'être le cas dans la pratique, et beaucoup d'importations se font sur la base de la valeur CAF, ce qui est source de problème entre les importateurs et les autorités de contrôle de l'obligation (la douane notamment). Aussi, très souvent la plupart d'entre eux se retrouvent dans l'obligation de prendre une deuxième assurance, puisque la production d'une attestation d'assurance délivrée par une société nationale est indispensable pour passer le territoire douanier. Nous verrons, dans la deuxième partie, plus en détail, les problèmes qui découlent de la mise en œuvre pratique de l'obligation de domiciliation.

Comme nous avons pu le souligner, l'obligation de domiciliation découle de l'obligation principale d'assurer les marchandises instituée par la réglementation. Quel est le contenu de cette réglementation ?

### **Section II LE CONTENU DE LA REGLEMENTATION**

Les textes instituant une obligation d'assurance en matière de facultés importées commencent tout d'abord par préciser le champ d'application de l'obligation instituée (§1) avant de développer les modalités de souscription de l'assurance (§2), ils prévoient enfin des sanctions pénales en cas d'infraction à leurs dispositions (§3).

#### **§1. Le champ d'application**

Il définit les facultés concernées (I) et les personnes assujetties (II) à l'obligation d'assurance.

## **I- Les facultés concernées**

Toute marchandise importée au Niger, sans exception, est soumise à l'obligation d'assurance. C'est en tout cas l'impression que donne l'art 1<sup>er</sup> de l'ordonnance du 23 mai 1985. Ce texte dispose en effet que "les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance...pour toute importation de facultés sur le territoire de la République du Niger". Mais il n'en est point cela, car cette disposition de portée générale est complétée au niveau du décret d'application. Celui-ci précise en effet en son art 1<sup>er</sup> : « L'obligation d'assurance instituée par l'article 1<sup>er</sup> de l'ordonnance N° 85-15 du 23 mai 1985 susvisée, ne s'applique qu'aux facultés dont la valeur FOB est égale ou supérieure à 1.000.000 FCFA en transport aérien et 5.000.000 FCFA en transport maritime et terrestre ».

Il découle donc de cette disposition que l'obligation d'assurance n'est pas systématique, elle s'impose seulement si la valeur des marchandises concernées a atteint un certain seuil qui varie en fonction du mode de transport.

Ainsi, les facultés transportées par voie aérienne sont soumises à l'obligation dès que leur valeur FOB atteint 1.000.000 FCFA alors qu'en cas de transport maritime et terrestre, ce seuil est fixé à 5.000.000 FCFA. Autrement dit, en deçà de ces valeurs, les marchandises sont exemptées de l'assurance. Le législateur a instauré cette discrimination certainement en raison du fait qu'au Niger en matière de transport de marchandises, c'est le transport terrestre et maritime qui constitue la règle et celui aérien l'exception. En effet, le faible développement du trafic aérien n'est pas de nature à favoriser un transport de marchandises à grande échelle au Niger ; les quelques activités qu'on enregistre se limitent donc à des frets d'un tonnage relativement faible.

Après avoir défini les facultés concernées, la loi précise les personnes sur lesquelles pèse l'obligation d'assurance.

## **II- Les personnes assujetties**

L'obligation de souscrire l'assurance des facultés à l'importation et de la domicilier au Niger s'impose à tous. C'est ce qui ressort de l'al. 1<sup>er</sup> de l'art 1 de l'ordonnance du 23 mai 1985 qui dispose : « Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Niger pour toute importation de facultés sur le territoire de la République du Niger ».

- Les personnes physiques : il s'agit de particuliers et de commerçants individus qui importent des marchandises que ce soit dans un cadre privé ou dans un but commercial.
- Les personnes morales de droit public : il s'agit des sociétés à participation publique, des sociétés d'économie mixte et des démembrements de l'Etat ayant une personnalité juridique et une autonomie financière (Ex. les E.P.A).
- Les personnes morales de droit privé : ce sont les sociétés commerciales à capital privé ou celles qui malgré la participation de l'Etat dans leur capital relèvent du droit privé.

On est donc tenté de dire que cette obligation revêt un caractère *erga omnes* s'il n'existait pas une dérogation. En effet, l'al.2 de l'art 1 de la même ordonnance précise que "cette assurance obligatoire...ne s'applique pas à l'Etat...".

Ainsi, comme dans le cas de l'assurance de responsabilité civile automobile, l'Etat se trouve exemptée de l'obligation d'assurance pour ses importations ; il reste son propre assureur car on estime qu'il est suffisamment solvable.

Quelles sont à présent les modalités que la loi prévoit pour la souscription de cette assurance obligatoire ?

## **§2. La souscription de l'assurance**

La loi pose les règles concernant le choix des garanties (I), la durée de la couverture (II) et la délivrance d'un justificatif d'assurance (III).

### **I- Le choix des garanties**

Les parties au contrat disposent d'une liberté dans le choix du mode d'assurance. Toutefois, elles sont tenues de respecter des garanties minimales prévues par la loi selon le mode de transport.

#### **A- La liberté des parties**

C'est une liberté de principe. Certes la loi dit que "le mode d'assurance est librement fixé par les parties" ( art 1 du décret du 23 mai 1985), mais il ne faut pas entendre par là que celles-ci sont libres de monter un contrat sui generis dont les garanties ne répondent pas à un minimum prévu par la loi. Cette liberté doit par conséquent s'exercer dans une certaine sphère qui comporte des garanties minimales.

## B- Les garanties minimales

La liberté de souscription dont disposent les parties à l'assurance des facultés à l'importation est cadrée dans une fourchette de garanties parmi lesquelles elles doivent choisir au moins les garanties minimales selon le mode de transport.

Ainsi, en cas de transport maritime, l'idéal c'est de souscrire une garantie aux conditions de la police "Tous risques" qui offre une couverture plus étendue. A défaut de cette garantie, la loi exige que l'assurance soit faite aux conditions minimales de la police "Franc d'Avaries Particulières sauf...FAP Sauf".

Pour les autres modes de transport (terrestre et aérien), l'al.2 de l'art. 2 du décret du 23 mai 1985 stipule que « l'assurance obligatoire est limitée à la couverture des risques d'accidents caractérisés ».

L'assureur, tout comme l'assuré, ne peuvent donc pas vouloir souscrire une couverture dont les garanties sont en deçà des conditions minimales imposées par la loi.

### **II- La durée de la couverture**

L'assurance maritime et transports, faut-il le rappeler, offre à l'assuré une couverture unique et continue quels que soient les modes de transport successifs utilisés et quelle que soit la durée du voyage. C'est ce qui constitue l'avantage de cette assurance, mais ce qui la rend encore plus intéressante, c'est qu'elle offre une garantie 'de bout en bout', comme c'est le cas au Niger. En effet, l'art 4 al.1 du décret du 23 mai 1985 dispose que "les facultés transportées doivent être garanties de bout en bout depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'à la destination finale au Niger qui est le poste des douanes".

Cette disposition appelle quand bien même quelques commentaires en ce qui concerne les points de début et de fin de la couverture. En ce qui est du point de départ, la loi parle ici de "port ou d'aéroport" alors qu'en principe ce sont les magasins du fournisseur qui doivent constituer ce point de départ. De la même façon, ce ne doit pas être les bureaux de douanes la destination mais plutôt les magasins de l'assuré. C'est pourquoi d'ailleurs en matière de risques ordinaires, les polices Tous risques et FAP sauf parlent de "garantie de magasin à magasin", l'expression de bout en bout étant réservée aux risques exceptionnels ( guerre, grèves, émeutes, mouvements populaires et risques assimilés).

La réponse à ces interrogations est donnée par l'al.2 de l'art. suscitée qui prévoit pour les trajets annexes que d'autres assurances soient souscrites. Ce texte dispose :

«Les parties peuvent toutefois convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires ou complémentaires au voyage aérien ou de surface ». Mais cela n'est-il pas contraire au principe de l'unicité de la couverture dont bénéficient les facultés dans le cadre d'une assurance maritime et transport ?

### **III- Le justificatif d'assurance**

La souscription de l'assurance doit être sanctionnée par l'établissement d'un document remis à l'assuré et devant tenir lieu de présomption d'assurance (voir modèle en annexe N° 1). C'est ce qui ressort de l'art 5 du décret du 23 mai 1985 : « l'organisme d'assurance doit délivrer à l'assuré un document justificatif de l'assurance. La prescription qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par ce document pour la période qui y est mentionnée ».

En ce qui est des modalités de délivrance de ce justificatif, la loi dit qu'il doit être "délivré immédiatement à la souscription du contrat et renouvelé lors de la reconduction dudit contrat ou de la remise en vigueur en cas de suspension". Ce justificatif qui tient lieu d'attestation d'assurance sert de "passeport" pour les marchandises importées qui ne peuvent franchir le cordon douanier que sur sa présentation. En cas de perte, la loi fait obligation à l'assureur ou à l'autorité compétente de délivrer "un duplicata sur simple demande de la personne au profit de laquelle le document original avait été établi" (art. 8 du décret). Ce duplicata est délivré en principe sans frais.

La loi a enfin prévu des sanctions en cas d'inobservation des prescriptions relatives à l'obligation d'assurance des facultés (maritimes) à l'importation.

### **§3. Les sanctions pour contravention à la réglementation**

Les contrevenants aux dispositions légales relatives à l'obligation d'assurance sur facultés maritimes à l'importation sont passibles de sanctions pouvant aller d'une peine d'amende (I) à une peine d'emprisonnement (II) ou les deux à la fois.

#### **I- L'amende**

L'ordonnance du 23 mai 1985 prévoit de sanctionner ceux des importateurs qui contreviennent à l'obligation qu'elle institue par une peine d'amende constituée par une pénalité sur la valeur de la marchandise importée. Selon l'art. 2 de cette ordonnance, le pourcentage sur la valeur à prélever le cas échéant est compris entre 15 et 25%.

Le non-respect de la réglementation peut consister soit à la souscription de l'assurance hors du Niger, soit à la non-souscription d'aucune assurance du tout. Dans le premier cas, c'est l'hypothèse où l'importateur a, en dépit de l'obligation qui lui faite de s'assurer auprès d'un assureur localement agréé, souscrit l'assurance dans le pays d'exportation de la marchandise que ce soit par ignorance ou de manière délibérée. De toutes les façons, en vertu du principe général de droit qui dit que "nul n'est censé ignorer la loi", l'importateur ne peut pas invoquer son ignorance de la loi pour justifier son infraction. Il en est de même dans le second cas, c'est à dire lorsque aucune assurance n'a été souscrite, la sanction doit aussi s'appliquer car il n'existe aucune excuse possible.

La sanction peut aussi aller au delà de la simple amende et consister en une peine d'emprisonnement.

## **II- L'emprisonnement**

La loi ne précise pas dans quel cas le contrevenant sera passible de la peine d'emprisonnement, elle se borne seulement à fixer sa durée qui peut aller de 15 jours à six (6) mois. Il faut aussi souligner que le texte précise que l'emprisonnement peut être infligé en même temps que l'amende, le choix de la sanction à appliquer dépendant de l'appréciation souveraine des autorités chargées du contrôle et du respect de la loi en la matière.

Toutefois, les cas de condamnation à des peines de prison ferme pour non-respect de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation sont très rares sinon inexistant compte tenu de ce qui se passe dans la pratique (voir la section I du chapitre III de la 2<sup>ème</sup> partie). Dans le meilleur des cas, les sanctions s'arrêtent aux amendes.

### **Chapitre III JUSTIFICATION DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION**

L'obligation de souscrire l'assurance des facultés importées auprès des sociétés agréées dans le pays de destination n'est pas un fait du hasard. Commençons tout d'abord par rappeler, pour lever toute équivoque, que cette obligation critiquée aujourd'hui par les pays occidentaux et les organisations commerciales internationales comme étant une entrave à la liberté de commerce a été au départ une suggestion de la CNUCED. En effet, c'est sous l'impulsion de cet organisme de l'ONU que la plupart des pays en voie de développement l'ont adoptée au cours des années 1970-1980. L'objectif visé par la CNUCED était d'aider à "l'émergence de véritables marchés financiers et des sociétés de service au sein des pays en développement", mais aussi de "limiter le transfert des devises" lié aux importations.

Mais, malgré les oppositions sus citées, les pays africains pratiquant l'obligation de domiciliation ne semblent pas prêts à lâcher prise. Car, quoi qu'on dise, cette pratique se justifie encore dans les PVD en général et les pays africains en particulier.

Pour mettre en évidence cela, nous allons montrer tous les avantages qui découlent de cette obligation de domiciliation (section II) mais en ayant au préalable montré l'intérêt de la souscription de l'assurance maritime dans le cadre de l'activité d'importation (section I).

#### **Section I L'INTERET DE L'OBLIGATION DE L'ASSURANCE DES FACULTES MARITIMES**

Beaucoup d'opérateurs s'interrogent sur l'utilité de l'assurance transports, et un grand nombre d'expéditions intérieures sont réalisées au Niger sans couverture d'assurance, si ce n'est pas l'obligation d'assurances des marchandises elle-même qui est purement et simplement contournée. Pourtant, pour un industriel, un commerçant ou une société, transporter ses marchandises et les acheminer à bon port doit être une préoccupation majeure. Cette préoccupation, l'assurance des facultés en fait son affaire car tout d'abord les risques pesant sur les marchandises sont transférés sur l'assureur (§1) et que bien que le transport maritime fasse intervenir plusieurs modes de transport, l'assuré bénéficiera d'une couverture unique et continue (§2). De même, cette assurance permettra de combler la responsabilité limitée des professionnels de transport (§3) ; c'est aussi un outil pour faciliter l'octroi des prêts bancaires (§4). Enfin, un autre avantage de l'assurance maritime sur facultés est qu'elle décharge l'assuré de

rechercher le responsable des dommages, l'assureur étant subrogé dans ses droits et actions (§5).

### **§1. Le transfert du risque**

C'est en fait le rôle de toutes les branches d'assurance à savoir la prise en charge des conséquences des dommages que l'assuré ou ses biens a subis. Aussi, l'assurance maritime et transport a-t-elle pour objet de décharger les importateurs et exportateurs des risques auxquels leurs marchandises sont exposées au cours de leur transport.

En souscrivant donc cette assurance, l'opérateur économique se met à l'abri des conséquences pécuniaires d'une éventuelle perte de ses marchandises car en cas d'avaries il sera indemnisé en vertu du contrat qui couvre ses marchandises et ce faisant, il peut facilement reconstituer ce qu'il a perdu.

### **§2. L'unicité et la continuité de la couverture**

Un transport est qualifié de maritime lorsqu'il comporte un trajet maritime proprement dit même si par ailleurs ce trajet ne représente qu'une partie du voyage. Dans ce cas ce sont les règles et principes de l'assurance maritime qui régissent l'ensemble de ce transport. Aussi, en souscrivant une assurance maritime, le chargeur bénéficie-t-il d'une couverture unique et continue, de la prise en charge des marchandises du pays d'origine jusqu'à leur destination finale et cela quels que soient les modes de transports successifs utilisés (I) et la durée du transport (II).

#### **I- La succession des modes de transport**

Le contrat d'assurance maritime des marchandises accorde à l'assuré une garantie continue et ininterrompue, toute chose qui le rend encore plus intéressant. Cela signifie que quels que soient les modes de transport qui sont intervenus dans la chaîne du voyage, c'est la seule et même assurance qui jouera jusqu'à la destination finale, ce qui est d'un grand intérêt pour le chargeur. En effet, cela lui permettra de réaliser un gain en temps et même en argent, et il aura moins de formalités à accomplir que dans le cas où il choisit de prendre pour chaque type de transport une couverture propre. Par ailleurs, le fait d'avoir à s'adresser à un seul assureur en cas de sinistre doit rassurer davantage l'importateur.

Les polices maritimes sur facultés "réalisent ainsi l'unité et la continuité de la couverture" même si le trajet maritime n'est pas le principal trajet. L'art 8 des polices "Tous Risques" et "FAP sauf" précise à cet égard que "sauf convention contraire, l'assurance commence au moment où les facultés assurées...quittent les magasins au point extrême de départ du voyage assuré et finit au moment où elles entrent dans les magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit au lieu de destination dudit voyage"<sup>30</sup>.

A titre illustratif, prenons l'exemple d'une marchandise qui quitte le port de Douala pour la ville nigérienne d'Agadez. Cette marchandise voyagera d'abord dans un bateau du port de Douala au port de Cotonou. Ensuite elle sera embarquée dans un train pour le tronçon Cotonou-Parakou pour être enfin acheminée jusqu'à Agadez par Camion. Si cette marchandise est couverte par une police maritime, celle-ci couvrira tout le voyage depuis Douala jusqu'à Agadez.

Il convient toutefois de souligner que l'application de la police maritime aux trajets non-maritimes n'est admise qu'en raison d'un trajet maritime. Autrement dit, sans trajet maritime, la police maritime ne peut pas être utilisée. Le chargeur aura donc à souscrire des garanties spécifiques pour chaque trajet.

## **II- La durée du transport**

Les marchandises couvertes par une police d'assurance maritime sont garanties pendant tout le temps que va durer le voyage et en tous lieux où elles sont exposées aux risques. C'est seulement au lieu de destination finale des marchandises qu'une limitation est appliquée. En effet, l'art 11 des polices "Tous Risques" et FAP Sauf" précise que la durée de l'assurance ne peut excéder un délai de 60 jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés du dernier navire de mer". Toutefois, en cas de modification ou de prolongation de la durée normale du voyage assuré, intervenue indépendamment de la volonté de l'assuré ou des bénéficiaires de l'assurance, la garantie demeure acquise moyennant une surprime (art 9).

Aujourd'hui, les assureurs maritimes acceptent même de prolonger la garantie afin de couvrir non seulement les risques du voyage, mais aussi les risques de montage et d'installation des matériels à destination, par exemple s'il s'agit d'équipements d'usines. Mais cette possibilité est rare en Afrique, et au Niger où la garantie liée aux

---

<sup>30</sup> Cette disposition précise dans sa rédaction *in fine* que "sont considérés comme magasins du destinataire, de ses représentants ou ayants droit, tout endroit leur appartenant ou non, où ils font déposer les facultés à leur arrivée.

risques de montage reste toujours l'apanage de l'assurance des risques techniques ( TRC, TRM ).

Un autre avantage de l'assurance des facultés est qu'elle permet de combler le trou que pourrait laisser la limitation de responsabilité des professionnels de transport.

### **§3. La limitation de responsabilité en matière de transport**

Certains importateurs se réfugient derrière l'assurance de responsabilité civile souscrite par le transporteur ou le commissionnaire pour ne pas souscrire leur propre assurance couvrant leurs marchandises. Or, la responsabilité de ces personnes n'est pas sans limite, et l'importateur peut se retrouver à découvert en cas de sinistre. En effet, le transporteur bénéficie d'un certain nombre de limitation de responsabilité (I) qui peuvent grever l'indemnisation à accorder à l'importateur. Le transitaire peut aussi bénéficier de quelques cas de limitation qu'il convient de relever (II).

#### ***I- Cas du transporteur***

Le contrat de transport de marchandises met en présence deux parties dont l'une s'engage à acheminer en bon état et dans les délais convenus les marchandises qui lui sont confiées ( le transporteur ) et l'autre à payer la prestation du service (le chargeur). Le transporteur se trouve donc soumis à une obligation de résultat. Selon les principes généraux du droit de la responsabilité civile contractuelle, la non-exécution ou la mauvaise exécution du contrat de la part du transporteur ouvre droit au chargeur de mettre en jeu sa responsabilité contractuelle afin d'obtenir réparation. Une présomption de responsabilité pèse donc sur le transporteur.

Toutefois, la présomption de responsabilité pesant sur le transporteur n'est pas absolue. Elle admet en effet des causes d'exonération mais aussi d'importantes limitations.

#### **A- Les causes d'exonération de responsabilité**

Elles découlent du principe posé par le droit commun de la responsabilité contractuelle et de certaines conventions internationales. Les causes d'exonération de droit commun, transposables en matière de transport, sont énoncées par le code civil qui dispose en son art 1184 : «Il n'y a lieu à aucun dommage et intérêt lorsque par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le débiteur a été empêché de donner ou de faire

ce à quoi il était obligé, ou a fait ce qui lui est interdit ». Les causes d'exonération peuvent donc être soit une force majeure soit un cas fortuit.

En assurance maritime, les cas de force majeure rencontrés, appelés "fortunes de mer", sont généralement la tempête, la tornade ou l'ouragan. Ces événements étant par nature aléatoires et imprévisibles<sup>31</sup>, le transporteur peut être amené, indépendamment de sa volonté, à mal exécuter son obligation. Dans ce cas de figure, la présomption de responsabilité tombe, et le chargeur se retrouvera dans la délicate situation d'avoir à prouver une éventuelle faute du transporteur.

On peut aussi citer comme cause d'exonération de responsabilité du transporteur, la faute propre du chargeur, le défaut ou l'insuffisance d'emballage, l'insuffisance de conditions...D'autres causes d'exonération sont prévues par des conventions internationales à savoir la convention de Bruxelles du 10 octobre 1987 et la convention de Hambourg du 31 mars 1978. Mais ces textes instituent plus des limitations que d'exonérations de responsabilité.

## B- Les limitations de responsabilité

Comme nous l'avons déjà dit plus haut, l'institution de la limitation de responsabilité du transporteur maritime est l'œuvre des conventions internationales. Il s'agit de la convention de Bruxelles du 10 octobre 1957, de la Convention de Londres du 19 novembre 1976 et de la convention de Hambourg du 31 mars 1978.

### 1) La convention de Bruxelles du 10 octobre 1957

Ce texte qui a modifié l'ancienne convention de Bruxelles de 1924, limite, sinon même supprime la présomption de responsabilité en matière maritime. Il est lui-même repris par la loi française du 3 janvier 1967 qui institue une limitation en valeur selon la nature du dommage. Le plafond instauré par cette loi en matière de dommage matériel était de 1000 Francs Poincaré par tonneau de jauge. Cependant, en cas de faute personnelle du propriétaire du navire le droit à la limitation de responsabilité est inopérant.

---

<sup>31</sup> Toutefois de nos jours compte tenu des progrès technologiques enregistrés dans le domaine des communications et de la météorologie, certains doctrinaires soutiennent que de tels événements peuvent être prévisibles et donc sortent du domaine de l'aléatoire.

## 2) La convention de Londres du 19 novembre 1976

Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 1986, cette convention traite de la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes. Elle énumère un certain nombre de cas de limitation de responsabilité du propriétaire du navire dans les situations suivantes :

- Créances pour mort ou lésions corporelles ;
- Créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages ;
- Créances pour préjudice résultant de sources extra contractuelles dès lors qu'il a un lien avec l'exploitation du navire ;
- Créances pour renflouement, enlèvement de la cargaison ;
- Créances pour destruction ;
- Créances produites par une autre personne en vue de limiter ou de prévenir un dommage.

Ici, c'est la faute inexcusable du transporteur ou de ses préposés qui supprime l'avantage de la limitation.

## 3) La convention de Hambourg du 31 mars 1978

Plus connue sous l'appellation de "**Règles de Hambourg**", la dénomination exacte de cette convention est "Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer". Adoptée le 31 mars 1978 et entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1992, les Règles de Hambourg traitent du régime de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. En vertu de ce régime, le transporteur est débiteur d'une obligation de résultat ; il est alors responsable des dommages survenus aux marchandises qui lui sont confiées depuis leur prise en charge au niveau du port d'embarquement jusqu'à celui de déchargement. Mais compte tenu de l'importance des capitaux transportés, la convention de Hambourg a institué une limitation de responsabilité du transporteur. Ainsi les plafonds de responsabilité en valeur suivants seront appliqués selon l'importance et le type de sinistre :

- En cas de pertes ou dommages (partiels) subis par les marchandises : La responsabilité du transporteur est limitée à une somme équivalant à 835 DTS par colis ou autre unité de chargement ou 2,5 DTS/kg de poids brut des marchandises perdues ou endommagées ;

- En cas de retard dans la livraison des marchandises : ici il y a une limitation à 2,5 fois le fret payable pour les marchandises ayant subi le retard plafonné au montant total du fret payable en vertu du contrat de transport de marchandises ;
- En cas de perte totale des marchandises : dans ce cas, le cumul des sommes dues au titre des préjudices subis par les marchandises et du fait du retard ne peut excéder la limite qui serait applicable au préjudice subi par les marchandises.

Outre le transporteur, les autres intervenants à l'opération de transport peuvent aussi bénéficier des cas de limitation. Nous nous intéresserons au cas du transitaire.

### **III- Cas du transitaire**

La fonction de transitaire regroupe plusieurs réalités, celui-ci pouvant être soit mandataire, soit entrepositaire ou soit commissionnaire de transport. Dans ce dernier cas, le transitaire est responsable des transporteurs qu'il a choisis. Le chargeur peut donc estimer qu'en cas de sinistre il lui suffira de se retourner contre son transitaire pour obtenir réparation des dommages subis. Si cela est vrai sur le plan procédural, il convient néanmoins de souligner que cette responsabilité du commissionnaire n'est pas absolue.

En effet, le commissionnaire bénéficie de cas d'exonération et de limitation de responsabilité aussi bien pour ses propres fautes que celles de ses préposés. Pour le premier cas, on peut en effet noter des limites contractuelles fixées à 150 FF par kg, 4500 FF par colis ou 50000 FF par envoi<sup>32</sup>, et pour le second il existe aussi des limitations et quelques cas d'exonération.

Le chargeur a donc intérêt à ne pas compter sur la responsabilité du transporteur ou du transitaire et à souscrire sa propre assurance destinée à couvrir entièrement ses marchandises dans le cas où la responsabilité de ces professionnels soit :

- ne peut être engagée ( cas d'exonération totale)
- est légalement ou contractuellement limitée.

L'assurance des facultés est aussi un moyen d'obtenir facilement des crédits bancaires.

---

<sup>32</sup> Limites instituées par la Fédération des Entreprises de Transports et Logistique de France

#### **§4. La garantie des prêts bancaires**

Pour obtenir un prêt de la part des banques, celles-ci exigent généralement un aval ou une caution qui sera appelée à prendre la place du débiteur en cas de défaillance de celui-ci. Aujourd'hui, ce rôle de caution est joué par l'assurance car elle offre une meilleure sécurité. Désormais donc ces banques exigent préalablement à tout octroi de prêt la souscription par le prêteur d'une assurance temporaire décès. Ce faisant, elles sont sûres d'être remboursées même en cas de disparition du client.

L'assurance des facultés à l'importation offre à l'importateur les mêmes avantages et lui facilite de ce fait ses opérations partout dans le monde. Ainsi, un importateur dont les marchandises sont assurées qui se retrouverait à court de liquidités à l'étranger pourrait facilement contacter sa banque et obtenir les fonds nécessaires à l'achèvement de ses transactions commerciales. En plus un importateur qui s'assure inspire plus confiance à ses partenaires d'affaires qui peuvent lui accorder beaucoup de facilités.

Un autre avantage de l'assurance maritime et transports est qu'elle décharge l'assuré de la recherche du responsable des dommages, l'assureur se chargeant de la gestion des recours.

#### **§5. La gestion des recours**

La fonction essentielle de l'assurance transports est entre autres de simplifier l'indemnisation de l'assuré en cas de sinistre. En dehors des cas d'exclusion de garantie ( spécifiés dans la police), l'ayant droit à la marchandise, c'est à dire celui qui, en fonction de l'incoterm, assure les risques du transport au moment du sinistre, sera indemnisé directement du préjudice subi. Il appartiendra par la suite à la compagnie d'assurance, devenue subrogée dans les droits et actions de l'assuré, de réclamer éventuellement au transporteur, au manutentionnaire ou au commissionnaire responsable le remboursement de cette indemnité. Cela découle du droit de subrogation de l'assureur, qui est d'ailleurs un principe général du droit des assurances et posé en ces termes par l'art 42 al.1 du Code CIMA : **« L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé, jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre les tiers qui, par leur fait, ont causé le dommage ayant donné lieu à la responsabilité de l'assureur ».**

L'importateur qui a assuré ses marchandises est donc déchargé, en cas de sinistre, de la recherche du tiers responsable, ce qui est d'un grand intérêt pour lui en pratique, surtout en cas d'expédition ayant engagé de nombreux opérateurs.

Nous avons vu combien assurer ses facultés est bénéfique pour un importateur. Nous allons dans la section qui va suivre, essayer de voir ce que la domiciliation comporte à son tour comme avantages.

## **Section II. INTERET DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION**

L'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés maritimes à l'importation fait partie de l'abondante législation régissant l'activité d'importation en particulier et du commerce en général au Niger. Présente dans la quasi-totalité des pays membres de la CIMA, l'obligation de domiciliation présente incontestablement de nombreux avantages.

L'obligation de domiciliation est d'abord et avant tout un instrument de financement de l'économie nationale (§1) et permet aux sociétés d'assurances nationales d'accroître leur capacité de souscription (§2). Sur un plan plus général, la domiciliation vise à favoriser l'émergence d'une véritable industrie d'assurance en Afrique (§3) et c'est aussi un contrepoids aux injustices de la mondialisation et aux diktats des institutions financières internationales (§4).

### **§1. La domiciliation comme instrument de financement de l'économie nationale**

L'assurance en général, par sa mission première qui consiste à indemniser les assurés victimes d'un coup du sort grâce aux cotisations versées par l'ensemble de la mutualité, joue un rôle social de premier ordre. Mais l'assurance joue aussi et surtout un rôle important dans l'économie d'un pays.

En effet, les primes (ou cotisations) d'assurances collectées par les compagnies et devant servir à faire face à leurs engagements vis-à-vis des assurés (provisions techniques) ne sont pas thésaurisées mais placées au niveau des établissements financiers ce qui permet aux sociétés d'assurances de récolter des intérêts et aux banques d'avoir des disponibilités qui sont le moteur de leur activité et ainsi de prospérer.

Les cotisations perçues peuvent aussi être placées dans des investissements comme par exemple dans l'immobilier ou dans tout autre créneau porteur (en respectant la représentation des engagements réglementés).

Aujourd'hui, on peut convenir avec Jérôme YEATMAN que *"la part de l'assurance au sein d'une économie est une mesure de développement de cette économie"* quand on sait que "le chiffre d'affaires des assureurs a atteint 2143.4 milliards de dollars US en 1995 et représente un pourcentage croissant du PIB de chaque pays. La part de l'assurance dans le PIB peut atteindre jusqu'à 15% et est généralement d'autant plus élevée que le pays considéré a atteint un niveau de développement économique important"<sup>33</sup>.

Un autre aspect du rôle économique de l'assurance est la garantie qu'elle offre aux investisseurs. En effet, "tout projet moderne d'investissement, et donc de développement, exige la participation de l'assureur sans la garantie duquel l'entrepreneur et surtout son banquier ne risqueraient pas les capitaux impliqués par le projet"<sup>34</sup>.

Qu'on ne se trompe pas cependant ! Les assertions que nous avons retracées trouvent leur sens dans les pays développés où l'assurance est intégrée dans les habitudes des populations et perçue comme un besoin indispensable. Cela n'est malheureusement pas le cas en Afrique en général et au Niger en particulier où l'assurance est encore très mal acceptée. Dans ce cas, elle ne peut pas jouer pleinement ce rôle de "financeur" de l'économie puisqu'elle n'est pas elle-même développée.

Imposer l'assurance devient donc l'un des moyens, sinon le seul, pour donner au secteur un coup de fouet salvateur. Imposer sa domiciliation permettra en aval la mobilisation et la circulation des capitaux qui donnent vie à l'économie et en amont aux sociétés d'assurances de développer leurs portefeuilles et accroître leurs chiffres d'affaires.

## **§2. Renforcement des capacités des Sociétés nationales d'assurances**

Nous avons vu que le chiffre d'affaires mondial réalisé par les assurances en 1995 s'élevaient à 2143,4 milliards de USD. Très malheureusement, la part de l'Afrique

---

<sup>33</sup> Jérôme YEATMAN, Manuel International de l'assurance, Edition Economica, Paris 1998, P.8

<sup>34</sup> Idem. P. 11

ne représentait que 25,1 milliards dont 20,7 pour la seule Afrique du Sud, ce qui ramène la part des autres pays du continent à la somme dérisoire de 4,4 milliards. Un constat donc s'impose : l'industrie d'assurance africaine n'est pas encore bien implantée et la raison principale est que les Africains ne s'assurent pas.

Dans ces conditions, l'activité d'assurance ne peut jamais se développer si on doit laisser à chacun la liberté de s'assurer ou non. L'obligation d'assurance permettra alors d'accroître au moins les chiffres d'affaires des sociétés nationales et développer ainsi la branche concernée mais encore faut-il que les gens ne trouvent pas le moyen de fuir les sociétés nationales en s'assurant ailleurs. D'où l'obligation de domiciliation. Celle de l'assurance sur facultés à l'importation apparaît aujourd'hui comme un mal nécessaire, une sorte d'éperon indispensable à la survie et au développement de l'assurance maritime et transports dans les pays africains.

Aujourd'hui, tout le monde est presque unanime que "la mise en place des législations nationales relatives à l'obligation d'assurer les facultés importées auprès d'un assureur agréé dans le pays d'importation a incontestablement donné un coup de fouet aux marchés nationaux d'assurances. Le chiffre d'affaires de la branche transports a cru de façon sensible ( à l'échelon modeste des marchés d'assurances des pays en développement) et la croissance de la branche a donné l'occasion aux assureurs maritimes et aviation de former des collaborateurs qui ont acquis une compétence réelle dans ces activités"<sup>35</sup>.

Dans certains pays de la zone CIMA, les assurances maritime et transports représentent jusqu'à 15% des primes perçues en assurance dommages. Cela est notamment le cas au Niger, bien que cette branche n'y est pas très développée à cause entre autres de l'enclavement, comme le montre si bien le tableau ci-dessous :

**Tableau N° 2** : Evolution et part du chiffre d'affaires de la branche maritime et transports dans le chiffre d'affaires global national

	1996	1997	1999	2000
<b>C.A Maritime et transports</b>	806.180.781	823.295.085	779.870.534	747.205.277
<b>C.A toutes branches</b>	5.443.009.002	5.802.423.799	6.067.808.675	6.563.059.663
<b>Pourcentage</b>	14,81%	14,44%	12,85%	11,39

Source : Direction Nationale des Assurances

<sup>35</sup> Intervention de M. Jérôme YEATMAN lors d'un séminaire destiné aux directeurs nationaux des assurances de la CIMA tenu à Yaoundé le 24 et 25 juillet 2002.

Au niveau des sociétés d'assurances de certains pays, par exemple la Côte d'Ivoire, la part de la branche maritime peut aller jusqu'au tiers de leurs émissions. Mais cela est difficile au Niger compte tenu de tous les problèmes qui entourent cette branche. Toutefois, les compagnies réalisent quand bien même des résultats fort modestes. Nous allons prendre, pour étayer ces propos, comme exemple, ce que représente la maritime dans le chiffre d'affaires de la Compagnie d'Assurances et de Réassurances du Niger ( CAREN) sur une période de quatre ans.

**Tableau N° 3** : Evolution du chiffre d'affaires de la branche transports et sa part dans le chiffre d'affaires global de la CAREN Assurances

	1998	1999	2000	2001
<b>C.A Transports</b>	28.719.538	25.298.979	33.426.356	25.537.501
<b>C.A global</b>	1.620.312.006	1.141.938.406	1.232.118.088	1.530.379.207
<b>Pourcentage</b>	1,77%	2,22%	2,71%	1,67%

L'apport appréciable de la branche maritime et transports dans le chiffre d'affaires de certaines compagnies africaines permet à celles-ci de compenser les déficits enregistrés dans les autres branches enregistrant une mauvaise sinistralité, comme la branche maladie.

Aujourd'hui, compte tenu des bons résultats, on peut même affirmer que la branche maritime et transports est la branche qui permet de "financer" les autres et constitue par là même une branche d'équilibre par excellence. En effet, cette branche affiche une très bonne sinistralité. C'est le cas au Niger comme le montre le tableau ci-dessous :

**Tableau N° 4** : Part des sinistres de la branche maritime et transports dans l'ensemble de sinistres payés sur l'ensemble du marché

	1996	1997	1999	2000
<b>Sinistres transports</b>	143.212.015	233.147.868	147.967.581	101.175.018
<b>Total sinistres</b>	3.303.077.469	3.640.124.003	2.931.979.984	2.717.014.658
<b>Pourcentage</b>	4,34%	6,4%	5,5%	3,72%
<b>S/P</b>	17,76%	27,81%	18,97%	13,54%

Source : Direction nationale des Assurances

Comme on peut le constater, la contribution de l'assurance maritime et transports dans les chiffres d'affaires des sociétés d'assurances est considérable. Ces résultats qu'on peut qualifier d'encourageants ne seraient peut être pas obtenus sans l'obligation de domiciliation dont le but est entre autres de permettre à la mise en place d'une véritable industrie d'assurances en Afrique.

### §3. L'émergence d'une véritable industrie d'assurances

En recommandant l'institution d'une obligation d'assurance des facultés à l'importation dans les pays en développement en général et dans les pays africains en particulier, la CNUCED visait à favoriser le développement du secteur des assurances dans ces pays. En effet, au lendemain des indépendances, le secteur des assurances des pays africains était très sous-exploité et il fallait le promouvoir en permettant notamment son financement. Mais aujourd'hui encore "l'assurance en Afrique est un marché jeune... et n'est pas encore entrée dans les mœurs et habitudes de tout un chacun"<sup>36</sup> et le poids du continent dans le chiffre d'affaires mondial demeure très négligeable pour ne pas dire dérisoire. En 2000 par exemple avec un chiffre d'affaires de 25204 millions de dollars de primes, l'Afrique n'a représenté qu'environ 1% de l'encaissement mondial dont 85% pour la seule Afrique du Sud comme le montre le tableau ci-dessous.

**Tableau N° 5** : Part de l'Afrique dans la répartition mondiale du chiffre d'Affaires de l'assurance en 2000

* En millions de \$	<b>Encaissement des primes*</b>	<b>Part du marché mondial</b>	<b>Part dans le PIB</b>
<b>AMERIQUE</b>	<b>952.671</b>	<b>38,99%</b>	<b>7,58%</b>
-Amérique du Nord	911.914	37,32%	8,62%
- Latine & Caraïbes	40.757	1,67%	2,05%
<b>EUROPE</b>	<b>780.152</b>	<b>31,93%</b>	<b>8,19%</b>
- Europe de l'ouest	762.631	31,21%	8,66%
- Europe Centrale	17.521	0,72%	2,49%
<b>ASIE</b>	<b>646.691</b>	<b>26,46%</b>	<b>7,72%</b>
- Japon	504.005	20,62%	10,92%
- Asie méri. & Orient	133.016	5,44%	4,24%
- P. O et Asie Centr.	9.67	0,4%	1,55%
<b>AFRIQUE</b>	<b>25.204</b>	<b>1,03%</b>	<b>4,09%</b>
- Afrique du Sud	21.167	0,87%	16,86%
- Autres pays	4.037	0,16%	-
<b>OCEANIE</b>	<b>38.954</b>	<b>1,59%</b>	<b>8,87%</b>
<b>Total monde</b>	<b>2.443.673</b>	<b>100%</b>	<b>7,84%</b>

Source : Swiss-Ré, Sigma N° 6/2001

De plus, dans la majorité des pays, dans la zone CIMA notamment, c'est l'automobile qui domine toutes les branches au détriment de l'assurance vie, des

<sup>36</sup> Voir *Marchés Tropicaux* du 26 juillet 2002

risques industriels qui doivent en principe constituer le socle d'un secteur d'assurance moderne. C'est le cas au Niger où la situation du marché d'assurance se présentait comme suit à fin 2000 :

- Nombre de sociétés : 5 (dont 1 société vie et 4 sociétés IARD : UGAN-Vie, UGAN-IARD, CAREN, SNAR-LEYMA, et NIA).
- Distribution : 11 courtiers et 17 agents généraux ;
- Emploi : 205
- Emission vie : 41.800.000 FCFA
- Emission IARD : 6.563.000.000 FCFA ( dont 58% pour la branche automobile soit 3.806.540.0000 FCFA).

Beaucoup reste donc à faire, et la domiciliation des risques figure parmi les mesures qui permettront au moins d'accroître le volume des encaissements dans les branches autres que l'automobile. Car, comme le soulignait récemment le **président de la FANAF, M. André Bayala**, *'l'assurance ne se développera pas [en Afrique] en délocalisant les risques'*<sup>37</sup>. La CIMA a compris cela et c'est la raison pour laquelle elle continue de renforcer sa législation afin de lutter davantage contre la délocalisation des risques. La décision du conseil des ministres de cette institution en date du 4 avril 2000 portant modification de l'art. 308 du code qui impose désormais aux sociétés d'assurances de laisser au moins 25% de leur cession aux réassureurs locaux ( Cica-Ré, Africa-Ré, Sen-Ré, Tunis-Ré...) s'inscrit bien dans ce dessein.

Toujours dans le même sens, la dernière Assemblée Générale de la FANAF tenue en février 2002 à Libreville (Gabon), avait recommandé aux autorités nationales des pays membres d'une part l'institution de nouvelles obligations d'assurances notamment dans les branches construction et de l'assurance de responsabilité civile des professions libérales (Avocats, experts comptables, médecins...) et d'autre part la défiscalisation de l'assurance vie.

Mais en attendant la concrétisation de ces nouvelles mesures, la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation reste la politique la mieux à même, si elle est bien appliquée, de contribuer au développement de la branche transports en Afrique et au Niger, et constitue par là un palliatif au manque à gagner que génère pour nos pays la mondialisation de l'économie.

---

<sup>37</sup> Interview accordée à la revue *Marchés Tropicaux* du 26 juillet 2002.

#### **§4. Contrepoids aux injustices de la mondialisation**

Mondialisation, globalisation, village planétaire. Ce sont là autant de termes pour désigner la nouvelle orientation économique que veulent imprimer au monde entier les pays occidentaux. Ce nouveau courant prône l'ouverture de l'économie de tous les pays du monde au capital international et la fin de toutes les barrières afin que s'installe partout la loi implacable du marché. La mondialisation suppose donc une libéralisation à outrance du commerce mondial et l'instauration d'une concurrence "à mort" entre tous les pays, lutte de laquelle sortiront vainqueurs les plus forts. Et les plus forts dans cette lutte, ce sont évidemment les pays développés. Sous le couvert de cette mondialisation, ces pays auront toute latitude pour venir se servir à volonté dans les maigres économies des pays en développement.

Face à cette injustice sciemment entretenue par les pays développés, les pays sous-développés en général et ceux de l'Afrique en particulier, ne doivent pas rester passifs. En effet, les économies de ces pays déjà en difficulté ne doivent pas être laissées à la merci de ces "vautours", au risque d'être totalement anéanties. Ils ne doivent pas céder à l'injonction du désengagement total de l'Etat. Ce dernier doit maintenir son ingérence dans certains secteurs clefs qui ont besoin de son appui. C'est le cas du secteur des assurances. Aussi, l'obligation d'assurer les risques au niveau des sociétés nationales peut-elle constituer une sorte de contrepoids à ces pratiques internationales.

Ces genres de mesures sont à encourager surtout quand on sait que cette mondialisation est soutenue par les institutions financières internationales qui soumettent nos pays à de véritables diktats. En effet, "la Banque Mondiale, le FMI, le PNUD ou l'U.E ont pris au cours de ces dernières années, un poids certain dans les PVD, ceci en raison du volume de l'aide qu'ils gèrent, lequel les érige en acteurs incontournables sur les scènes locales. Dans la plupart des pays du Sud, ces institutions contrôlent invariablement une part importante des investissements programmés dans le cadre des politiques de développement"<sup>38</sup>. En ce sens, on peut dire que la mondialisation compromet l'indépendance de nos Etats. Des mesures comme l'obligation de domiciliation sur facultés à l'importation, doivent être donc maintenues et même renforcées et ce malgré les innombrables critiques dont elles sont l'objet.

---

<sup>38</sup> Mahaman Tidjani Allou, "Globalisation : l'Etat africain en question" in *L'Afrique Contemporaine* N° 189, juillet- septembre 2001

## **Section II. LES CRITIQUES A L'OBLIGATION DE DOMICILIATION**

L'obligation de domiciliation suscite, comme il fallait s'y attendre diverses critiques parmi lesquelles nous distinguons celles que nous qualifierons de subjectives (§1) et celles qui sont objectives (§2).

### **§1. Les critiques subjectives**

Ce sont celles formulées par les organismes financiers internationaux et de régulation du commerce, notamment la Banque Mondiale, le FMI et l'OMC d'une part et par les milieux des organisations professionnelles des pays développés d'autre part.

Pour les premiers, l'obligation de domiciliation est une grave entorse aux règles du commerce international et que pour cette seule raison elle doit être bannie. Pour l'OMC, la domiciliation est incompatible avec les principes qu'elle a elle-même hérités du GATT<sup>39</sup> pour le développement du commerce international. Ces principes sont au nombre de quatre<sup>40</sup> :

- La non-discrimination qui repose sur deux éléments : la clause de la nation la plus favorisée et l'égalité de traitement qui la complète, en interdisant la discrimination entre les producteurs nationaux et les exportateurs étrangers ;
- L'élimination des restrictions quantitatives du type contingentements et prohibitions, sauf exceptions ;
- L'interdiction du dumping et la réglementation des subventions à l'exportation ;
- La consolidation des tarifs pour éviter le retour à des droits plus élevés.

Pour cette organisation, la domiciliation n'est rien d'autre que du protectionnisme ; et même s'il en est le cas, il est admis que "sans protection, aucune industrie nationale ne pourrait se développer, les importations étant toujours à des prix inférieurs aux coûts de production locaux. Il est donc indispensable de protéger les débuts d'une industrie afin qu'elle puisse exister"<sup>41</sup>. De plus, l'acharnement des institutions de Bretton Woods "à libéraliser une économie largement libéralisée n'aurait comme seule influence que de favoriser et de renforcer des réseaux informels"<sup>42</sup>. Ces critiques sont d'autant plus subjectives que ces pays occidentaux qui nous imposent de

---

<sup>39</sup> Ce traité a été signé le 30 octobre 1947 par 23 pays qui faisaient près de 80% du commerce international

<sup>40</sup> Voir, pour plus de détails, l'ouvrage de Denis BRUN Le commerce international au 20<sup>ème</sup> siècle éd. Bréal, Paris 1988, 174 pages.

<sup>41</sup> Michel RAINELI, Le commerce international, collection repère, éd. La découverte, Paris 1989, P. 69

<sup>42</sup> Béatrice HIBOU, L'Afrique est-elle protectionniste ?, éd. Karthala, Paris 1996, P. 69

tout libéraliser, continuent de subventionner la plupart de leurs secteurs économiques ( exemple l'agriculture ) et à prendre des mesures qui frisent le protectionnisme<sup>43</sup>.

De leur côté, les organisations professionnelles des pays développés (exportateurs, assureurs, banquiers...) s'opposent à la domiciliation des risques en ce qu'elle constitue pour elles un manque à gagner considérable. Véritables groupes de pressions, ce sont elles qui dictent souvent aux organisations mondiales leurs directives par un système de lobbying impressionnant. C'est le cas du groupe « Financial Leaders Working Group » constitué par des organisations professionnelles d'assureurs des Etats Unis, du Canada, du Japon et des Etats de l'Union Européenne qui a adressé à l'OMC le 19 octobre 2001 un "texte définissant un schéma modèle de législation sur les assurances et les règles qui devraient être respectées". Parmi ces règles on peut justement retenir celle sur la "levée de toute discrimination en matière de réassurance et d'accès des capitaux étrangers aux marchés nationaux d'assurances". Le paragraphe 1.b.1 *in limine* de ce texte présenté à l'OMC est à ce sujet très clair :

« La réassurance, les assurances maritimes, aviation et transports et les services d'assurances liés à ces deux catégories d'assurance doivent pouvoir être contractés selon une modalité trans-frontière sans restrictions à l'accès au marché ».

On se rend compte que les critiques émanant des organismes internationaux et des groupes de pression des pays du Nord ne visent rien d'autre que la défense de leurs intérêts sans tenir compte du niveau de développement du secteur d'assurance africain. Pourtant, ce ne sont pas les critiques objectives à l'obligation de domiciliation qui manquent.

## **§2. Les critiques objectives**

Ce sont celles qui se fondent sur le fonctionnement même de l'obligation de domiciliation. En effet, la domiciliation telle qu'elle se pratique dans nos pays fait apparaître un certain nombre de dysfonctionnements qu'il convient de relever et de corriger pour que cette institution joue pleinement son rôle, c'est à dire la contribution à l'instauration d'une saine et véritable activité d'assurance dans la branche transports.

Au nombre de ces dysfonctionnements, on peut retenir tout d'abord le recours à la double assurance de la part de la majorité des importateurs. Ceux-ci en effet achètent le plus souvent leurs marchandises sur la base de la valeur CAF, dans laquelle

---

<sup>43</sup> C'est notamment le cas des Etats Unis, supposés être le champion du libéralisme qui ont, en mars 2002 relevé de plus de 30%, le droit de taxe sur l'acier importé en provenance du Japon et de l'Union Européenne.

est compris le coût de l'assurance. Mais comme la production d'une attestation d'assurance prise localement est exigée pour pouvoir passer la douane, ils prennent une deuxième assurance. Dans la plupart des cas, celle-ci est souscrite alors même que les marchandises sont sur le territoire national, donc à destination. Cela signifie que cette assurance est nulle et sans objet puisqu'il n'y a plus de risque et donc une violation de l'art. 44 du code CIMA qui dispose : « L'assurance est nulle si, au moment du contrat, la chose assurée ... ne peut plus être exposée aux risques ».

Les conséquences de la double assurance est qu'elle entraîne un renchérissement des prix des produits à l'importation puisque les commerçants voudront toujours récupérer le prix de "l'assurance formelle" qu'ils ont prise, ce qui entraîne parfois une inflation sur le marché. La violation de l'art. 44, entraîne pour sa part une pagaille dans la gestion de la branche transports. C'est ainsi qu'il paraîtrait que dans certains pays, les sociétés d'assurances ne comptabilisent pas les émissions des primes transports, si ce ne sont pas les courtiers qui les encaissent sans les reverser aux sociétés, sachant qu'il n'y aura jamais de sinistre à déclarer sur une expédition déjà arrivée. M. Jérôme Yeatman souligne à juste titre et bien à propos : *« Cette situation fait apparaître les assureurs agréés dans les pays importateurs non pas comme des professionnels du risque, mais comme des profiteurs d'une rente de situation et comme des percepteurs de taxes parafiscales puisque les sommes qu'ils perçoivent après l'arrivée des marchandises à bon port ne correspondent à aucune garantie véritable, mais tout simplement exigées en échange de la délivrance d'un certificat d'assurance requis par les autorités douanières pour qu'elles autorisent la prise de la livraison des marchandises par les destinataires »*<sup>44</sup>.

L'effet induit de la conjugaison de ce mal-fonctionnement et de ces défaillances graves est sans conteste la dégradation de l'image de marque et de la notoriété de l'assureur africain qui a déjà du mal à se faire accepter par certaines franges de la société.

Les autorités nationales des pays africains, dont celles du Niger, doivent par conséquent prendre des mesures à la hauteur de la gravité de la situation afin que la réglementation de l'assurance sur facultés à l'importation soit effectivement un moyen de développement de la branche maritime et transports en particulier et de toute l'activité d'assurance en général.

---

<sup>44</sup> Jérôme Yeatman, op. cit. P. 41

Cette première partie nous a permis de faire dans un premier temps le diagnostic du commerce extérieur du Niger qui présente comme principale caractéristique un déficit chronique de sa balance commerciale. Ce qui fait du Niger un grand importateur et ce malgré sa position continentale qui le handicape fortement dans ses échanges internationaux. C'est pourquoi, l'obligation d'assurance des facultés à l'importation y trouve toute sa signification..

D'institution légale, l'obligation d'assurance des facultés à l'importation et de domiciliation sur le territoire national est détaillée par les textes qui l'instituent. Ceux-ci précisent en effet la portée de l'obligation, son champ d'application, les modalités pratiques à suivre dans la souscription de l'assurance et les sanctions applicables en cas de non respect de la loi.

Cela a été aussi une occasion pour nous de justifier le bien-fondé de l'obligation de domiciliation face aux nombreuses attaques dont elle fait l'objet sans pour autant oublier ses quelques défaillances. L'étude de la mise en application de cette obligation de domiciliation ( dans la deuxième partie) nous permettra de détailler ces défaillances afin de proposer de mesures correctives.

**Deuxième partie :**  
**LA MISE EN ŒUVRE PRATIQUE DE L'OBLIGATION  
DE DOMICILIATION**

L'obligation d'assurer les marchandises importées en général et celles maritimes en particulier et de le faire auprès d'une société d'assurances agréée au Niger s'impose à tout le monde à l'exception de l'Etat. Cela est une prescription légale ; l'ordonnance qui l'a instituée l'a si bien dit : « La présente ordonnance sera exécutée comme loi de l'Etat » (art.4). Mais entre une loi et la traduction dans les faits de ce qu'elle prescrit il n'y a pas qu'un pas à franchir, et la pratique peut se révéler tout autre. C'est pourquoi, il est nécessaire, après avoir vu ce que les textes réglementant l'obligation d'assurance des facultés importées prévoient théoriquement, d'examiner ce qu'il en est réellement dans la pratique.

D'aucuns diront peut être que la loi a prévu des mécanismes dissuasifs qui feront respecter ses dispositions par son rôle "sanctionateur ". C'est oublier ainsi l'élément moral et psychologique qui est présent en chaque homme et qui le pousse toujours à transgresser des interdits ou à se rebeller contre une contrainte de quelque nature qu'elle soit. Mais il ne faut pas non plus perdre de vue que très souvent ce sont les personnes ou les structures chargées de l'application des dispositions légales qui prêtent le flanc pour sa violation. D'où, il faut dans la recherche des défaillances envisager toutes les hypothèses. Car, comme le dit un proverbe haoussa, « quand ton chameau s'est égaré, tu peux le rechercher même dans un poulailler ».

Dans le cas de l'obligation de domiciliation, sa mise en œuvre met en présence différents acteurs qui doivent, chacun en ce qui le concerne, jouer son rôle. Il s'agit principalement de l'importateur, des professionnels du transport, de la société d'assurance et de l'Etat qui doit veiller à l'application des lois. Nous allons donc examiner le rôle de chacun de ces intervenants dans la mise en œuvre de l'obligation de domiciliation, à commencer tout d'abord par les sociétés d'assurances (chapitre I), pour ensuite nous intéresser aux assurables, c'est à dire tous ceux qui entreprennent une opération d'importation, et aux autres acteurs dont l'Etat (chapitre II). Après avoir situé les rôles, nous allons dégager les forces et les faiblesses de cette obligation de domiciliation telle qu'elle se pratique au Niger (chapitre III).

## Chapitre I LES ORGANISMES D'ASSURANCES

L'obligation de domiciliation, nous l'avons déjà souligné, découle de l'obligation d'assurer les marchandises importées. Cette tâche qui est dévolue aux sociétés d'assurances leur confère du coup un rôle prépondérant à jouer dans la mise en œuvre de l'obligation légale de domiciliation. En effet, c'est à elles que revient la charge de sécuriser l'opération d'importation en garantissant les marchandises contre les risques éventuels qui pourraient les atteindre durant leur transport depuis leur prise en charge au point de chargement jusqu'à celui de déchargement à destination.

Sans pour autant revenir sur les nombreux avantages que confère la souscription d'une telle assurance, nous nous limiterons ici à l'étude de son fonctionnement, c'est à dire la manière dont elle est souscrite, les différentes garanties qu'elle offre, pour ne citer que cela. Nous commencerons tout d'abord par mettre au grand jour les risques encourus par les marchandises, autrement dit les risques dont la réalisation est prise en charge par l'assurance (section I), pour ensuite voir la qualification des dommages (Section II) dans le cadre de l'assurance maritime. Nous verrons ensuite comment se fait la souscription de l'assurance (section III) ainsi que l'indemnisation en cas de sinistre (section IV).

### **Section I – LES RISQUES ENCOURUS PAR LES MARCHANDISES**

Pendant leur transport, les marchandises transportées sous la couverture d'une assurance maritime peuvent encourir divers risques, ceux-ci pouvant relever des risques ordinaires (§1) comme des risques exceptionnels (§2).

#### **§1- Les risques ordinaires**

Les risques ordinaires, comme leur nom l'indique, désignent les risques qui peuvent atteindre les marchandises transportées et résultant d'évènements purement aléatoires. Ils sont couverts au titre des garanties Tous Risques et FAP Sauf.

Les risques ordinaires sont les risques garantis principalement par rapport aux risques exceptionnels qui revêtent un caractère subsidiaire. Il y a lieu donc de préciser que notre travail concerne ces seuls risques même si par ailleurs il est nécessaire de parler ne serait-ce que de manière survolée de ce que renferment ces risques exceptionnels.

## §2- Les risques exceptionnels

Ce sont les risques pouvant atteindre les marchandises transportées et découlant d'événements autres que ceux admis dans le cadre de l'assurance des risques ordinaires. Il s'agit notamment d'événements comme la guerre (civile ou étrangère), les grèves, émeutes et mouvements populaires.

L'assurance des risques exceptionnels fait l'objet d'une police spécifique intitulée « Conventions spéciales pour l'assurance des facultés transportées par voie maritime contre les risques de guerre et risques assimilés »<sup>45</sup>. La souscription d'une telle assurance ne peut toutefois intervenir qu'en complément d'un contrat d'assurance couvrant les mêmes intérêts contre les risques ordinaires, c'est à dire qu'elle ne peut pas être prise isolément.

Les garanties qu'offrent ces conventions spéciales sont énoncées au niveau de leur art.2 :

« Les présentes conventions ont pour objet exclusif de garantir les facultés assurées ...contre les risques de destruction, de détérioration, de vol, de pillage, de disparition, ainsi que de dépossession, indisponibilité ou tous autres événements ouvrant droit à délaissement...., lorsque ces préjudices résultent :

a) de guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et, généralement, de tous accidents et fortunes de guerre, ainsi que d'actes de sabotage et de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

b) d'armes ou engins de guerre destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome ;

a) de piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

b) de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détention par tous gouvernements et autorités quelconques;

c) d'émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues... ».

En plus de ces garanties principales, sont garantis certains frais limitativement énumérés par cet article : contribution aux avaries communes, frais d'assistance, frais et honoraires d'experts...

Des exclusions, classées en trois groupes, sont prévues au niveau de l'art.4 :

---

<sup>45</sup> Imprimé du 30 juin 1970, modifié le 30 juin 1983, le 16 février 1990 et le 22 octobre 1998

1°) Risques exclus dans tous les cas : il s'agit de la dépossession ou de l'indisponibilité résultant de captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions ordonnés par les autorités *nigériennes* d'une part et des dommages et pertes subis par les facultés assurées qui appartiendraient lors du sinistre à un ennemi du *Niger* en cas de guerre déclarée.

2°) Risques et dommages exclus à moins de stipulation contraire : il s'agit des dommages et pertes subis par les facultés assurées à la suite de l'arrêt des appareils de réfrigération ou de climatisation consécutif à un manque de combustible, de main-d'œuvre ou à un défaut d'entretien, ainsi que la détérioration naturelle, par suite de retard, des facultés assurées.

3°) Facultés exclues : ce sont les munitions et matériels de guerre dont le transport n'aurait pas fait l'objet d'une autorisation par les autorités compétentes.

Il convient de noter que "lorsqu'il n'est pas possible d'établir si le sinistre a pour origine un risque de guerre ou un risque de mer, il est réputé résulter d'un événement de mer".

Les risques exceptionnels, comme l'indique leur nom, sont donc l'exception et ce sont les risques ordinaires qui constituent la règle. Tous les développements qui vont suivre concernent par conséquent ces derniers.

## **Section II LA QUALIFICATION DES DOMMAGES**

Les dommages ou avaries qui peuvent survenir en matière de transport maritime revêtent deux formes. Ils peuvent être soit des avaries particulières (§1), soit des avaries communes (§2).

### **§1- Les avaries particulières**

Les avaries particulières sont des dommages et pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées au cours de leur transport et résultant d'événements purement aléatoires. Selon le mode de transport, elles peuvent survenir au cours du transport proprement dit (I) ou cours des manutentions (II).

#### **I- Les avaries en cours de transport**

Les avaries particulières peuvent résulter tout d'abord d'événements touchant à la fois le moyen de transport et son chargement. Ces événements dits "majeurs (ou "accidents caractérisés en transport terrestre) peuvent être le naufrage, l'abordage,

l'incendie ou l'explosion, le déraillement de train, l'écroulement des ponts ou autres ouvrages d'art, l'éboulement, l'avalanche, la foudre... pour ne citer que ceux-là.

Les avaries particulières peuvent aussi être la conséquence d'accidents affectant uniquement la marchandise. Il peut s'agir dans ce cas de mouillure par eau de mer ou de pluie, de la casse ou perte de quantité due au désarrimage, souillure ou imprégnation, d'odeur pour contact ou voisinage avec d'autres marchandises, de la détérioration résultant de l'humidité des cales...

## **II- Les avaries au cours des manutentions**

Diverses opérations de manutention peuvent être pratiquées sur les marchandises à savoir le chargement à bord, la manipulation en cale, le déchargement ou le transbordement et au cours desquelles des incidents pourraient survenir à ces marchandises : casse, coulage, mouillure, incendie, rupture de charges... Ces incidents sont susceptibles d'arriver le plus souvent à l'occasion du passage d'un véhicule de transport à un autre et pendant le séjour des marchandises à quai ou en entrepôt (risques de vol ou d'incendie).

### **§2- Les avaries communes**

C'est une institution<sup>46</sup> propre aux transports maritimes. Il y a avaries communes lorsque, pour échapper à un danger menaçant à la fois le navire et la cargaison, le capitaine est conduit, dans l'intérêt commun, à décider un sacrifice raisonnablement consenti, on parle d'avaries-dommages (I), ou à engager des dépenses extraordinaires appelées avaries-frais (II), mais à condition que ce sacrifice ou cette dépense ait un résultat utile. Le propriétaire du navire et ceux de la cargaison sont dans l'obligation d'en supporter une part équitable même s'ils ne sont pas assurés.

#### **I- Les avaries-dommages**

Ce sont les dommages causés au navire transporteur ou aux marchandises et résultant d'un des événements suivants :

- Le jet à la mer d'une partie de la cargaison pour alléger le navire ;
- Les marchandises sacrifiées à l'ennemi ou utilisées comme combustibles ;
- Les marchandises endommagées lors de l'extinction d'un incendie ;

---

<sup>46</sup> Cependant, en France, sous certaines conditions, les avaries particulières peuvent s'appliquer aux transports fluviaux (sur le Rhin et la Moselle).

- La perte des marchandises placées sur allèges ;
- Le sacrifice des accessoires du navire ;
- Les dommages au navire résultant de son échouement volontaire.

Illustration : En vue de sauver un navire qui s'échoue et qui risque de se briser, avec sa cargaison, le capitaine décide de jeter à la mer les marchandises les plus lourdes ; allégé, le navire peut être remis à flot et gagner le port le plus proche. La valeur des marchandises sacrifiées pour le salut commun sera remboursée par tous ceux auxquels le sacrifice a profité, proportionnellement à la valeur de leurs biens sauvés (navire et cargaison).

## **II- Les avaries-frais**

Ce sont les divers frais exposés en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériels ou d'en limiter l'importance ou encore pour permettre aux marchandises de terminer leur voyage interrompu ou terminé ailleurs qu'au point prévu de destination.

A cause des difficultés à distinguer souvent les avaries communes des dépenses que l'armateur doit normalement supporter, on se réfère à la classification suivante pour qualifier les avaries-frais :

- Les dépenses ayant un caractère anormal tels que les frais de renflouement ou de rançon, qui par leur nature laissent présager qu'un événement extraordinaire s'est produit ;
- Les dépenses à caractère exceptionnel comme les frais de remorquage ou de relâche. Ces dépenses qui paraissent normales, peuvent en effet être dues à des événements exceptionnels ;
- Les dépenses de règlement ; elles peuvent être les dépenses exposées pour le règlement de l'avarie commune elle-même.

Illustration : En panne de gouvernail, un navire dérive vers la côte. Son capitaine lance un appel à l'aide qui est entendu par un navire passant dans les parages qui le remorque en un lieu sûr. Le navire qui a porté l'assistance a droit à une indemnité. Celle-ci souvent très élevée, sera supportée par la communauté, c'est à dire par le propriétaire du navire et les propriétaires de la cargaison, là aussi, proportionnellement à la valeur des biens sauvés.

### **Section III LA SOUSCRIPTION ET LE FONCTIONNEMENT DE** **L'ASSURANCE**

Pour souscrire une assurance maritime, l'importateur doit d'abord fournir à l'assureur un certain nombre d'informations portant sur le risque à garantir (§1). Il doit ensuite choisir le type de garantie (§2) et le type de contrat (§2) qui lui conviennent.

#### **§1- Les informations à fournir**

Il s'agit des informations portant sur la nature des marchandises (I), les moyens de transport (II) et sur la valeur assurée (III).

##### ***I- La nature et l'emballage des marchandises***

La précision de la nature des marchandises à assurer est très importante pour l'assureur pour la détermination du type de garantie à octroyer et pour la tarification. En effet, selon leur nature, les marchandises peuvent donner lieu à des rabais (transport conteneurisé), à des surprimes ou être carrément refusées. D'où l'assureur doit prendre certaines mesures en fonction de la nature et de l'emballage des marchandises. En voici quelques exemples :

- Marchandises réexpédiées ou usagées : l'assureur a intérêt à ne les accepter qu'en FAP sauf...

- Marchandises sujettes à la casse ou au coulage : il est conseillé de n'accorder que les garanties FAP sauf... ou Tous Risques avec franchise d'au moins 3%.

- Liquides en vrac : Prévoir une franchise de 0,5 à 2% selon la volatilité du liquide  
Les liquides susceptibles d'être pollués en cours de transport ne doivent être acceptés en risque que si l'assureur peut faire vérifier par un représentant que les citernes ou cuves des navires ont été complètement nettoyées.

- Produits chimiques : limiter la garantie aux fortunes de mer garanties, ou percevoir une surprime conséquente pour les dommages tenant aux propriétés chimiques du produit.

- Ferrailles et déchets des métaux ferreux : les ferrailles étant sujettes à la rouille donc à des pertes de poids, prévoir une freinte de 5%.

- Alfa, jute, sisal, coton : Pour cause de risque d'incendie spontané pendant le séjour en entrepôt, limiter la garantie au seul trajet maritime (bord à bord) et appliquer des surprimes importantes.

-  Tubes en acier avec extrémités chanfreinées  : N'assurer que des tubes "forts" d'une épaisseur d'au moins 1/100<sup>ème</sup> du diamètre et prévoir une surprime d'au moins 50%.

-  Céréales  : exiger une surprime ou prévoir une freinte de l'ordre de 2 à 3%.

-  Animaux vivants  : ne les accepter qu'en FAP sauf y compris l'abattage dans un but "humanitaire" suite à une fracture d'un membre de l'animal en cours de transport.

-  Déménagement et effets personnels  : il est préférable de ne couvrir ces risques que dans des cas exceptionnels et lorsque l'assuré est déjà un client de la société. Le risque de casse ne peut être couvert que lorsque la proportion d'objets cassables est inférieure à 20% de l'ensemble du déménagement. Exclure les risques de griffes, égratignures, écaillages, à moins d'appliquer une franchise importante.

D'autres catégories de marchandises donnent lieu à des clauses particulières : produits frais, marchandises devant être maintenues à des conditions de température définies, véhicules automobiles, valeurs et espèces, objets d'art ou de collection....

En plus de la nature des marchandises, l'importateur doit indiquer le nombre et le poids des colis ou la quantité à expédier, mais aussi les moyens de transport à utiliser.

## **II- Les moyens de transport**

L'assurance maritime et transports, faut-il le rappeler, peut faire intervenir divers modes de transport pour une expédition couverte par un même contrat. L'assureur a besoin de connaître ceux des moyens de transport qui vont intervenir dans le voyage qu'il va couvrir. A partir des informations qui lui sont fournies, l'assureur aura à rechercher lui-même les renseignements qui entreront en ligne de compte de sa tarification. Dans le domaine maritime par exemple, la qualité du navire est très importante dans les affrètements au voyage. Par exemple, « affréter un navire âgé ou inférieur aux normes, c'est faire supporter à ses assureurs un risque sensiblement aggravé tant sur le plan de la survenance des événements majeurs que sur celui des recours éventuels contre l'armateur ». Aussi, les assureurs maritimes sont-ils appelés en pareilles circonstances, à appliquer aux chargements des surprimes très élevées qui obligent l'exportateur ou l'importateur à toujours bien se renseigner avant de conclure son affrètement.

### **III- La valeur assurée**

Appelée aussi "valeur d'assurance", la valeur assurée représente la valeur pour laquelle l'importateur désire assurer sa marchandise. Sa détermination peut se faire au moment de la déclaration d'aliment dans le cadre d'une police d'abonnement.

C'est cette valeur fixée par l'assuré que l'assureur prend en compte pour calculer la prime, sans lui demander d'explications. L'assuré est donc libre de fixer sa valeur d'assurance, mais tout en n'oubliant pas les caractères de l'assurance transport qui est une assurance de choses et qui est soumise au principe indemnitaire.

Le premier caractère suppose que cette assurance ne couvre que les seuls dommages matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subis par les marchandises, les frais exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage (sauf cas de défaillance financière des intervenants au transport), la contribution aux avaries communes et les frais et honoraires des experts et des commissaires d'avaries. Elle ne garantit donc aucune responsabilité quel que soit son fondement, qu'il s'agisse de dommages causés par les marchandises assurées ou des conséquences des obstacles apportés à l'opération commerciale de l'assuré..

Quant au principe indemnitaire, c'est un principe général et absolu posé par la loi qui stipule que « l'assurance ne doit, en aucun cas, être pour l'assuré l'occasion de percevoir une indemnité supérieure à ce qu'il aurait encaissé si les choses s'étaient passées normalement ». En fixant donc sa valeur d'assurance, l'assuré a intérêt à ce qu'elle le soit avec soin pour pouvoir être indemnisé en cas de sinistre, à hauteur du préjudice subi. C'est l'application de la règle « le préjudice, rien que le préjudice et tout le préjudice ».

C'est donc en fonction de toutes ces informations que les parties vont convenir du type de garantie à prendre.

#### **§2. Le choix des garanties**

Dans le cadre du transport maritime deux principaux modes d'assurance sont au choix de l'assuré, la garantie "Tous Risques" (I) et la garantie "FAP sauf" (II) en marge desquelles coexiste une gamme variée de clauses dites clauses additionnelles (III). Dans le cadre du transport terrestre, la garantie la plus accordée est la garantie "accidents caractérisés". Les garanties "Tous risques" et "FAP sauf" sont régies par les polices françaises d'assurance maritime sur facultés (imprimés du 30 juin 1983, modifiés le 16 février 1990 et le 22 octobre 1998).

## **I- La garantie "Tous Risques"**

Cette garantie s'applique à des facultés neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, et l'expression "tous risques" ne signifie pas que tous les risques sont garantis dans leurs conséquences dommageables. Elle a donc une portée (A) et des limites (B) comme toute assurance.

### **A- La portée de la garantie**

Elle est détaillée par les art. 5 et 6 de la police. Ainsi, "sont garantis les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subies par les facultés assurées". Cependant :

- Les manquants du contenu d'un colis ne sont garantis que si des traces d'effraction sont constatées et la disparition de colis entier requiert la présentation d'un certificat de non-livraison.
- Les facultés chargées sur le pont ou les superstructures de navires ou d'embarcations non munis d'installations appropriées pour ce type de transport ne sont garanties que si les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités sont causées par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :
  - Les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
  - les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;
  - la contribution des facultés assurées aux avaries communes ainsi que les frais d'assistance, l'assureur n'acceptant en outre, de se substituer à l'assuré pour verser la contribution provisoire ou pour fournir la garantie de paiement de la contribution d'avaries communes et des frais d'assistance.

## B- Les limites de la garantie

Il s'agit des exclusions qui sont prévues à l'art. 7 de la police. Ce texte dispose :  
" Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantités subies par les facultés assurées et résultant de :

1° confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie-exécution ou autres saisies, l'assureur demeurant étranger à la caution qui pourrait être fournie pour libérer de ces saisies les facultés assurées ;

2° fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré et de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants droit ;

3° vice propre des facultés assurées ; vers et vermines sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré ; influence de la température atmosphérique, freinte de route en usage ;

4° absence, insuffisance ou inadaptation :

- de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise,
- du calage ou de l'arrimage de la marchandise à l'intérieur d'une unité de charge lorsqu'ils sont effectués par l'assuré, ses représentants ou ayants droit ou lorsqu'ils sont exécutés avant le commencement du voyage assuré ;

5° retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées à moins qu'il ne résulte de naufrage, du chavirement ou de l'échouement du navire ou de l'embarcation ; d'incendie ou d'explosion ; d'abordage ou de heurt du navire ou de l'embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; de chutes d'aéronefs ; de voies d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;

6° effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation ou de toute autre source d'énergie nucléaire consécutifs à une modification de structure de noyau de l'atome ou de la radioactivité ainsi que de tous les effets de radiation provoqués par l'accélération artificielle des particules dans leur utilisation ou leur exploitation tant civile que militaire ;

7° a) guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement tous accidents et fortunes de guerre, ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;

b) captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;

c) émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;

d) piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

## **II- La garantie FAP sauf...**

Contrairement à la garantie "Tous risques", la garantie FAP sauf ( Franc d'Avaries Particulières Sauf...) est une assurance restreinte qui ne garantit que les pertes et les dommages causés aux marchandises par l'un des évènements énumérés dans le texte. Il appartient alors au bénéficiaire de prouver la survenance de l'un des évènements énumérés et d'établir le lien de causalité entre le dommage et l'évènement. cette garantie admet aussi une portée (A) et des limites, c'est à dire des exclusions (B).

### **A- La portée de la garantie**

Les dommages garantis au titre de la "FAP sauf " sont définis au niveau des art. 5 et 6 de la police. Ce sont "les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités causées aux facultés assurées par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :

- naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport ;
- abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ; voie d'eau ayant obligé le navire ou l'embarcation de transport à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ;
- déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport ;
- écroulement de bâtiments , de ponts de tunnels ou d'autres ouvrages d'art ;
- rupture de digues ou de canalisations ;
- chute d'arbres, éboulements ou avalanches ;

- inondation, débordements de fleuves ou de rivières, débâcle de glaces, raz-de-marée ;
- éruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ;
- incendie ou explosion ;
- chute d'aéronefs.

Sont également couverts, proportionnellement à leur valeur assurée, les frais limitativement énumérés ci-après, lorsqu'ils résultent de l'un des événements cités plus haut :

- Les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes dommages et pertes ;
- Les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des facultés assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police, à condition que de tels frais n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur ;

Enfin, cette police garantit la contribution des facultés assurées aux avaries communes et les frais d'assistance et de sauvetage, à moins que l'événement y donnant lieu soit lui-même exclu.

#### B- Les limites de la garantie

La garantie "FAP sauf..." admet quasiment les mêmes exclusions que celles qu'on rencontre au niveau de la "Tous risques, avec les seules différences suivantes :

- Les vers et les vermines sont dans tous les cas exclus (c'est à dire même en cas de contamination pendant le voyage).
- Toute forme de piraterie est exclue ( en Tous risques, seule la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre est exclue).

#### **III- Les clauses additionnelles**

Ce sont des clauses qui permettent à l'importateur d'adapter l'étendue des garanties à ses besoins particuliers. Cette adaptation peut consister en un accroissement de garantie, lorsqu'il opte pour des formules comme :

- FAP sauf...plus piraterie
- FAP sauf...plus vol, pillage et disparition
- ....

Elle peut aussi consister en une restriction de garantie. Dans ce cas, on aura des formules du genre :

- Perte totale et délaissement,
- Avaries communes seulement,
- Tous risques, à l'exclusion de perte de poids ou de quantités
- ...

Ces clauses additionnelles sont très proches de celles rencontrées en matière d'assurance corps de navire à savoir : FAP Absolument (FAPA), Franc d'Avaries Absolument (FAA), Perte totale et avaries communes ou Perte totale et délaissement.

#### **IV- La garantie "Accidents caractérisés"**

C'est une garantie réservée au transport terrestre et elle est la plus utilisée malgré l'existence d'une garantie "Tous risques"<sup>47</sup>. Elle garantit les dommages et les pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités subies par les facultés assurées par suite de la réalisation d'un des événements suivants :

- Destruction, déraillement, renversement, chute, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis du véhicule de transport ;
- heurt ou collision de ce véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe ou mobile ;
- naufrage, échouement, abordage, heurt du navire ou du bateau au cours de la navigation accessoire au transport terrestre ;
- incendie ou explosion ;
- écoulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art, affaissement soudain et fortuit de la chaussée ;
- chute d'arbres, rupture de digues, de barrages ou de canalisations ;
- Eboulements, avalanches, foudre, inondations, débordement de fleuves ou de rivières, débâcle de glace, raz-de-marée, cyclone ou trombes caractérisés, éruptions volcaniques et tremblement de terre.

---

<sup>47</sup> Les assureurs nigériens n'accordent pas la garantie "Tous risques" pour un transport exclusivement terrestre, ou le font dans des cas très exceptionnels ou encore ils en excluent le vol pour ne pas perdre le contrat.

Il faut noter au passage que certains instruments juridiques nationaux et internationaux peuvent trouver application en matière de transport de marchandises par voie terrestre :

- Code Civil (art 1782 à 1786) ;
- Convention internationale relative au contrat de transport de marchandises par route (CMR), signée à Genève le 19 mai 1956 ;
- Convention internationale relative au transport des marchandises par chemin de fer, signée à Berne le 7 février 1970.

### **§3. Les contrats proposés**

L'assuré peut adapter l'assurance à ses besoins particuliers en choisissant son mode d'assurance mais aussi en choisissant son contrat. Quatre types de contrats ou polices sont à sa disposition : la police au voyage (I), la police d'abonnement (II), la police à alimenter (III) et la police tiers-chargeur (IV).

#### **I- La police au voyage**

Cette police couvre les marchandises pour un trajet bien déterminé ; elle convient pour les expéditions occasionnelles et spontanées. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement et de débarquement sont connus : le risque est bien délimité. C'est le cas par exemple du déménagement d'un particulier.

#### **II- La police d'abonnement**

Encore appelée « police flottante », la police d'abonnement est conclue d'avance pour une période donnée. Elle a pour objet essentiel de couvrir automatiquement tous les envois faits par le même expéditeur soit, en principe, quels que soient les marchandises, les modes de transport et les lieux de départ ou de destination, soit parfois dans les limites fixées à la demande de l'assuré lui-même.

Aujourd'hui cette police est d'un usage fréquent parce que pratique et souple dans ses dispositions et son application. Elle est tout particulièrement adaptée aux commerçants ou sociétés qui exportent ou importent fréquemment des marchandises de nature variée à destination de pays différents.

L'assuré n'a pas à souscrire une police avant chaque envoi. La police d'abonnement couvre toutes ses expéditions, sans qu'il fasse la déclaration préalable et même s'il ignore les envois faits par ses préposés ou mandataires, la seule mise en

route des marchandises entraînant la garantie des assureurs. Il lui suffit de leur déclarer ensuite dans le délai convenu, en "aliment" à sa police toutes les expéditions faites pour son compte. La déclaration d'aliment ne fait pas naître l'engagement des assureurs, elle régularise cet engagement qui lui est préexistant.

La police d'abonnement est renouvelable chaque année par tacite reconduction, et les parties ont la possibilité de la résilier sous préavis d'un mois, ce qui lui confère des avantages pratiques considérables : absence de formalisme, automaticité, économie de temps et de frais. L'assuré doit cependant affecter à la police toutes ses expéditions. Dans le cas contraire, les assureurs sont en droit de résilier la police et de réclamer des pénalités dont les bases sont fixées dans le contrat d'assurance.

Il convient de préciser que les assureurs limitent très souvent leurs engagements à un "plein" fixé par la police, c'est à dire à une valeur convenue par expédition et par navire, puisque le quantum de la valeur assurée est indéterminé, mais la durée de l'expédition elle, est connue (voir modèle en annexe n° 1).

### **III- La police à alimenter**

Elle permet à l'assuré, plutôt que de souscrire une police au voyage pour chaque expédition, de prendre une police qu'il va alimenter, dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

La police à alimenter est une formule qui convient surtout pour l'exécution des contrats commerciaux comportant des expéditions échelonnées sur une période indéterminée. Ici le quantum de l'expédition est donc connu et c'est sa durée qui est indéterminée (voir modèle en annexe n° 2).

### **IV- La police tiers-chargeur**

C'est une sorte de police d'abonnement à l'usage des compagnies de navigation, concessionnaires de transport, transitaires..., dans laquelle l'assurance n'est pas automatique.

En effet, l'assurance tiers-chargeur est une assurance pour compte de tiers, une sorte de stipulation pour autrui, dont les assurés en nom sont les professionnels de transport cités plus haut. A ce titre, bien que la police soit libellée à leur nom, ces derniers ne peuvent appliquer sur celle-ci que les marchandises dont les propriétaires

leur ont demandé d'assurer et de transporter en même temps ou de les faire transporter.

En souscrivant l'assurance des facultés maritimes à l'importation, et c'est l'objet de toute assurance, l'importateur vise à être indemnisé en cas de sinistre.

#### **Section IV- L'INDEMNISATION EN CAS DE SINISTRE**

En cas de survenance de sinistre, un certain nombre d'obligations sont à la charge de l'assuré (§1) avant tout règlement de dommages (§2).

##### **§1. Les obligations préalables à la charge de l'assuré**

L'assuré doit tout d'abord prendre certaines mesures conservatoires (I), faire établir un constat (II) et veiller à la conservation des recours contre les tiers éventuellement responsables (III).

##### **I- Les mesures conservatoires**

Leur but est de limiter l'aggravation des dommages. Il s'agit la plupart du temps, des précautions élémentaires que le réceptionnaire ou son représentant doivent prendre et qui relèvent du bon sens. Ceux-ci doivent agir spontanément sans qu'il soit nécessaire d'avoir l'accord du commissaire d'avaries, sauf en cas d'avaries graves ou étendues à des lots très importants ou nécessitant des mesures d'ordre technique.

##### **II- Le constat**

Le constat vise à permettre à l'assuré de pouvoir justifier de la réalité, de la nature, de l'origine, de la cause et de l'importance des pertes et des dommages. C'est ce qui permettra à l'assureur de déterminer si le dommage est garanti. C'est le commissaire d'avaries, agréé par le CESAM<sup>48</sup>, qui fait le constat, mais si la nature ou la cause du dommage exige des connaissances techniques qui dépassent ses compétences, le commissaire d'avaries peut s'adjoindre un expert, désigné de commun accord entre lui et le réceptionnaire. Le constat est contradictoire, ses frais sont supportés par les assureurs et ne peuvent en aucun cas être imputés sur le montant de l'indemnité.

---

<sup>48</sup> Au Niger, les commissaires d'avaries agréés par le CESAM se trouvent au niveau de la Compagnie des Experts Maritimes (CEM) à Niamey

### **III- La préservation du recours**

Le réceptionnaire doit prendre toutes mesures utiles en vue de sauvegarder le recours de l'assureur contre les tiers éventuellement responsables des dommages. L'assuré a d'ailleurs intérêt à cela, car les sommes ainsi récupérées peuvent influencer la fixation des taux de prime (au renouvellement). Son rôle consiste ici à envoyer des réserves aux tiers responsables de façon à permettre à l'assureur d'effectuer valablement, le moment venu, les poursuites.

### **§3 Le règlement des dommages**

C'est la réclamation de l'assuré (I) qui enclenche la procédure d'indemnisation, procédure à l'issue de laquelle l'indemnité à allouer est calculée (II).

#### **I- La réclamation**

Lorsqu'une perte ou un dommage survient, le bénéficiaire de l'assurance présente à la compagnie d'assurances une réclamation en vue de se faire indemniser. Il doit le faire dans un délai de deux (2) ans sous peine de tomber sous le coup de la prescription biennale.

A l'appui de sa réclamation, l'assuré doit joindre un dossier composé des pièces suivantes :

- un original de la police ou le certificat d'assurance : c'est ce qui justifie son droit à l'indemnité.
- Un original du connaissement accompagné de tous les autres titres de transport : ces documents justifient la réalité de l'expédition ;
- Un certificat délivré par le commissaire d'avaries, éventuellement complété par un rapport d'expertise ;
- Un certificat de non-livraison ou un bon de manquants délivrés par le transporteur ;
- Une facture d'origine et une note de colisage : elles justifient la valeur assurée et peuvent être appuyées par tous autres documents justificatifs ;
- La lettre de réserves : pour justifier de la conservation des recours.

L'assuré doit aussi pouvoir justifier les frais qu'il a engagés par exemple pour préserver les marchandises de l'aggravation des dommages (mesures conservatoires). En cas d'avarie commune, il doit produire le reçu de contribution provisoire en attendant le reçu définitif.

C'est seulement une fois ces preuves réunies que l'assureur peut procéder au calcul de l'indemnité.

## **II- Le calcul de l'indemnité**

L'indemnisation de l'avarie ou de la perte se fait non pas sur la base de la valeur réelle mais sur celle déclarée par l'assuré. L'assureur rembourse toujours l'avarie ou la perte constatée (A), mais il peut aussi être amené à faire un règlement en délaissement (B).

### **A- Le règlement en perte partielle**

La constatation de la perte ou de l'avarie, on le sait, incombe au commissaire d'avaries. Si le contrat prévoit une freinte de route ou une franchise, celles-ci seront déduites de l'indemnité. Diverses situations de perte ou dommage partiels peuvent se présenter :

- Dans le cas où il y a un manquant, c'est à dire lorsqu'il y a perte d'articles ou de quantités, le règlement se fait sur la base de la valeur assurée unitaire des articles ou des quantités manquants ;
- Dans le cas où le commissaire d'avaries accorde une dépréciation en pourcentage, le règlement se fera en appliquant ce pourcentage à la valeur assurée de l'objet avarié ;
- Dans le cas où, à la suite d'avaries, les objets assurés sont vendus en cours de route, l'assureur rembourse la valeur assurée diminuée du produit net de la vente ;
- En cas de réparation, l'assureur règle le coût, approuvé par le commissaire d'avaries, de la réparation, sous réserve que la valeur de cet objet à l'état sain à destination ne soit pas supérieure à sa valeur assurée.

### **B- Le règlement en délaissement**

Il intervient dans des cas exceptionnels. Le délaissement consiste pour l'assuré à mettre la marchandise avariée à la disposition de l'assureur. Celui-ci peut accepter ou refuser le transfert de propriété, mais il est tenu, quel que soit son choix, de payer le montant de la valeur assurée.

Ce mode de règlement ne peut intervenir que dans trois cas limitativement énumérés à l'art. 26 des polices "Tous Risques" et "FAP Sauf..." :

- dans le cas de perte sans nouvelles du navire transporteur : après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;

- dans le cas où le navire transporteur est reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, si passé le délai de quatre mois calculé depuis la déclaration de l'inavigabilité du navire par le transporteur, les facultés assurées n'ont pu être rechargées pour être acheminées au lieu de destination ;

- dans le cas où le montant des dommages et des pertes matériels incombant à l'assureur atteint au moins les trois-quarts ( $\frac{3}{4}$ ) de la valeur assurée.

## **Chapitre II LES ASSURABLES ET LES AUTRES INTERVENANTS**

L'obligation d'assurance sur facultés à l'importation intéresse au premier chef les importateurs, que nous appelons ici les assurables, puisque c'est sur eux que repose toute l'obligation (Section I). A l'instar des sociétés d'assurances qui ont la charge de les couvrir, les importateurs ont donc un grand rôle à jouer dans la mise en œuvre de l'obligation de domiciliation.

Comme autre intervenant, et non des moindres, il y a l'Etat qui, en tant qu'initiateur de l'obligation, a un important rôle à jouer dans le fonctionnement de cette réglementation. Il y a enfin d'autres acteurs qui interviennent aussi dans le processus et dont la contribution n'est pas à négliger. Il s'agit des intermédiaires de la profession d'assurance et de celle des transports (Section II).

### **Section I. LES IMPORTATEURS**

Par "importateur" nous n'entendons pas ici les seuls commerçants dont l'activité principale est l'opération d'importation, mais toute personne physique ou morale, qu'elle soit commerçante ou non qui entreprend de faire rentrer une marchandise sur le territoire national. Aussi, nous est-il paru nécessaire d'expliquer les Incoterms utilisés dans le commerce international (§1) qui peuvent aider aussi bien les non-commerçants que les commerçants quand ils importent, et partant de mieux respecter l'obligation de domiciliation, avant de voir le rôle que ceux-ci doivent jouer (§2).

#### **§1 Les Incoterms**

Pour faire l'étude de faisabilité de n'importe quelle transaction, l'importateur doit être conscient des coûts et des risques associés aux transactions internationales : paiement des frais de transport, police d'assurance, procédures de dédouanement, droits de douanes... Si un incident intervient au cours du transport, qui est le propriétaire des marchandises ? Quelles sont les obligations de chaque partie spécifiées par le contrat ? Autant de questions importantes dont les réponses sont apportées par les Incoterms.

Les Incoterms ( International Commercial Terms) sont donc des termes reconnus à l'échelle internationale qui déterminent la dévolution du risque et des coûts au titre d'un contrat de vente internationale. Ils spécifient les obligations des parties signataires du contrat en matière de transport, d'assurance et de dédouanement de l'importation.

De plus en cas de désaccord, les Incoterms sont les seuls termes du commerce international reconnus par les tribunaux. Ces Incoterms sont au nombre de treize (13) :

- **EXW : Ex-Work ( A l'Usine )** : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise est mise à disposition dans ses établissements c'est à dire son usine, sa fabrique, son entrepôt...L'acheteur doit supporter tous les frais et risques inhérents à l'acheminement de la marchandise de l'établissement du vendeur à la destination souhaitée.
- **FCA : Free Carrier (Franco Transporteur)** : « Franco transporteur » signifie que le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il a remis la marchandise dédouanée à l'exportation au transporteur désigné par l'acheteur, au lieu ou point convenus.
- **FAS : Free Along Side ( Franco le long du navire)** : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été placée le long du navire, sur le quai ou dans les allèges au port d'embarquement convenu. Cela signifie que l'acheteur doit, à partir de ce moment, supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que peut courir la marchandise.
- **FOB : Free On Board ( Franco Bord)** : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement. L'acheteur doit supporter tous les frais et risques de perte ou de dommage que peut courir la marchandise à partir de ce point.
- **CFR : Cost and Freight (Coût et Fret)** : Le vendeur doit payer les frais et le fret nécessaires pour acheminer la marchandise au port de destination désigné, mais le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise, comme le risque de frais supplémentaires nés d'événements intervenant après que la marchandise ait été livrée à bord du navire est transféré du vendeur à l'acheteur quand la marchandise passe le bastingage du navire au port d'embarquement.
- **CIF : Cost, Insurance an Freight ( CAF : Coût, Assurance et Fret)** : cela signifie que le vendeur a les mêmes obligations que selon le terme CFR mais qu'il doit, en outre, fournir une assurance maritime contre le risque, pour l'acheteur de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours du transport. Le vendeur contracte avec l'assureur et paie la prime (qui est comprise dans le prix de vente).
- **CPT : Carrier Paid To (Port payé jusqu'à)** : Le vendeur paie le fret pour le transport de la marchandise jusqu'à la destination convenue. Le risque de perte ou de dommage que peut courir la marchandise, ainsi que le risque de frais

supplémentaires né d'événements intervenant après que la marchandise ait été livrée au transporteur, est transféré du vendeur à l'acheteur quand la marchandise est remise au transporteur.

- **CIP : Carrier and Insurance Paid to (Port Payé, assurance comprise jusqu'à)** : Le vendeur a les mêmes obligations que selon le terme CPT, mais qu'il doit en outre fournir une assurance sur facultés contre le risque, pour l'acheteur, de perte ou de dommage que peut courir la marchandise au cours du transport. Le vendeur contracte l'assurance et paie la prime (qui est comprise dans le prix de vente).
- **DAF : Delivered At Frontier (Rendu Frontière)** : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été livrée, dédouanée à l'exportation, aux point et lieu convenus à la frontière, mais avant la frontière douanière du pays adjacent.
- **DES : Delivered Ex Ship (Rendu Ex Ship)** : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise, non dédouanée à l'importation, est mise à la disposition de l'acheteur à bord du navire au port de destination convenu. Le vendeur doit supporter tous les frais et risques inhérents à l'acheminement de la marchandise jusqu'au port de destination convenu.
- **DEQ : Delivered Ex Quay (Rendu à quai)** : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand il met la marchandise, dédouanée à l'importation, à la disposition de l'acheteur, sur le quai (débarcadère) au port de destination convenu. Le vendeur doit supporter tous les frais et risques inhérents à l'acheminement de la marchandise jusqu'à ce point.
- **DDU : Delivered Duty Unpaid (Rendu Droits non acquittés)** : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été mise à la disposition de l'acheteur au lieu convenu dans le pays d'importation. Le vendeur doit supporter les frais et risques inhérents à l'acheminement de la marchandise jusqu'à ce lieu. L'acheteur doit payer quant à lui les frais supplémentaires et supporter les risques résultant du fait qu'il n'a pas dédouané la marchandise à l'importation.
- **DDP : Delivered Duty Paid (Rendu Droits Acquittés)** : Le vendeur a rempli son obligation de livraison quand la marchandise a été mise à disposition au lieu convenu dans le pays d'importation. Le vendeur doit supporter tous les risques et frais, y compris les droits, taxes et autres charges, liés à la livraison de la marchandise, dédouanée à l'importation audit lieu.

## **§2. Le rôle des importateurs**

Comme nous l'avons déjà souligné, les importateurs sont les principaux débiteurs de l'obligation d'assurance maritime ; ils sont au centre de l'obligation de domiciliation. Selon la loi (art. 1 de l'ordonnance du 23 mai 1985), ces importateurs regroupent toutes "personnes physiques ou morales de droit public ou privé". Il s'agit donc des particuliers (exerçant une activité commerciale ou non), des sociétés privées ou publiques et même de certains démembrements de l'Etat.

Le devoir de toutes ces personnes, lorsqu'elles entreprennent une opération d'importation consiste tout simplement à n'assurer les marchandises qu'elles importent qu'auprès des sociétés d'assurances qui sont implantées au Niger. Pour cela ils doivent s'arranger, au moment de l'achat des marchandises dans le pays d'exportation, à ce que leurs contrats de vente soient francs des frais d'assurance. C'est là qu'intervient toute l'importance de la connaissance des Incoterms. Les importateurs doivent donc acheter en fonction des Incoterms qui déchargent le vendeur de soigner l'assurance comme les formules EXW, FAS, CPT, CFR ou FOB. Mais la loi nigérienne a déjà réglé ce choix en prescrivant que les importations doivent se faire sur la base de la valeur FOB.

## **Section II LES AUTRES ACTEURS DE LA DOMICILIATION**

Il s'agit de l'Etat (§1) et des intermédiaires d'assurances et des professionnels de transport, dont l'apport n'est pas à négliger.

### **§1. Le rôle de l'Etat**

Sa mission principale est de veiller à l'application et au respect de la réglementation qu'il a lui-même instaurée. L'Etat doit donc tout mettre en œuvre afin que l'obligation de domiciliation soit respectée. Il doit "veiller à imposer des prescriptions d'un contrôle plus efficace afin que le marché local fournisse des couvertures plus adéquates"<sup>49</sup>. Cela doit se faire notamment à travers ses organes chargés de la régulation du commerce extérieur en particulier la douane, le service de contrôle du commerce extérieur et la chambre de commerce.

Au niveau de la douane par exemple, la détermination de la valeur de la marchandise à l'importation, doit permettre de savoir si cette valeur est CAF ou FOB.

---

<sup>49</sup> Idrissa Ahmadou Maiga, La domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Mali et ses conditions de succès, Mémoire IIA Yaoundé, 7<sup>ème</sup> promotion, 1984-1986, P. 19

Car, selon l'art.3 d°) de la loi 67-17 du 31 mai 1961 déterminant le régime douanier de la République du Niger, les frais afférents au transport effectué sur le territoire douanier, ainsi que les droits exigibles dans ce territoire (dont les frais d'assurance) sont exclus du "prix normal des marchandises importées".

Nous développerons beaucoup plus amplement ce rôle important de l'Etat au niveau du troisième chapitre qui traite des forces et des faiblesses de l'obligation de domiciliation.

## **§2. Les intermédiaires d'assurance et des professionnels du transport**

Les courtiers et les agents généraux en tant qu'intermédiaires d'assurances ont le devoir d'œuvrer en faveur de tout ce qui va permettre à l'activité de progresser, de se développer. Dans le cadre de la mise en œuvre de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation, ils doivent tout particulièrement, dans le cadre de leur devoir de conseils, entreprendre des actions envers les importateurs pour leur expliquer les tenants et les aboutissants de cette assurance.

La même obligation incombe aux transitaires et aux manutentionnaires de transport en tant qu'intervenants dans le processus de transport des marchandises et connaissant tous les risques que celles-ci encourent. D'ailleurs cela est à leur avantage puisque l'assurance souscrite leur permettra d'avoir moins de problèmes en cas de sinistre.

### **Chapitre III LES FORCES ET LES FAIBLESSES DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION AU NIGER**

L'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation fait intervenir dans sa mise en œuvre pratique, les importateurs, les assureurs, l'Etat et bien d'autres acteurs. Chacun de ceux-ci a son rôle à y jouer, et la défaillance des uns pourrait avoir des répercussions sur l'action des autres d'où la nécessité que chaque maillon de la chaîne remplisse sa tâche.

Malheureusement, à l'instar de tout texte de loi, de toute réglementation, celle de la domiciliation n'échappe pas aux réalités de la pratique ; il serait d'ailleurs irréaliste de croire que tout se passera comme les textes l'ont théoriquement prévu. Il faut donc toujours s'attendre à des écarts entre la théorie et la pratique. Pourtant, avec la situation de gros importateur qui est celle du Niger, la domiciliation, si elle était pratiquée comme il le fallait, aurait été un outil de développement de la branche maritime dans les portefeuilles des sociétés d'assurances nigériennes, et cela en dépit de la situation combien handicapante de l'enclavement.

La domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation, telle qu'elle est pratiquée au Niger comporte donc inévitablement des points forts et des lacunes qu'il convient de souligner. Nous allons ainsi essayer d'identifier dans un premier temps les facteurs qui freinent la bonne exécution de cette obligation (Section I) pour nous intéresser par la suite aux mesures devant contribuer à corriger les lacunes constatées et qui vont permettre à la domiciliation de jouer pleinement son rôle (Section II).

#### **Section I. LES FACTEURS DE FREIN**

Ils sont nombreux ; mais on peut toutefois retenir ceux qui sont les plus récurrents à savoir le recours à la contre ou à la double assurance (§1), la persistance de certaines situations endogènes (§2) et un certain laxisme de l'Etat (§3).

##### **§1. Le recours à la contre et à la double assurance**

###### **I- La double assurance**

La double assurance consiste pour l'importateur à souscrire pour la même expédition deux assurances distinctes, c'est à dire au niveau du pays d'exportation et au niveau de celui d'importation. Elle peut être soit imposée (A) soit volontaire (B).

### A- La double assurance imposée

A l'image de l'obligation de l'assurance sur facultés à l'importation pratiquée dans les pays de la zone CIMA, il y a des pays du reste du monde qui ont des législations sur l'assurance obligatoire des facultés à l'exportation. Cela signifie que toute importation en provenance de ces pays doit être au préalable assurée avant de sortir de leur territoire. Une fois au Niger l'importateur est obligé une deuxième fois de dédouaner la marchandise pour se conformer à la réglementation en vigueur. Les pays pratiquant l'assurance obligatoire des facultés à l'exportation sont : le Bangladesh, la Bolivie, la Bulgarie, le Burundi, le Cap-Vert, la Colombie, le Congo (R. D), le Cuba, l'Ethiopie, l'Inde, l'Indonésie, le Nicaragua, la Pologne, la Roumanie, les Seychelles, la Slovaquie, la Slovénie et le Yémen<sup>50</sup>.

Une autre raison de la double assurance, c'est que certains exportateurs vendent sur la base de la valeur CAF, et donc les importateurs, pour pouvoir libérer leurs marchandises au niveau de la douane, sont obligés de souscrire une deuxième assurance au niveau local.

Les raisons avancées par ces exportateurs (ceux de l'Europe surtout) pour continuer à vendre CAF, est qu'ils veulent soigner l'ensemble de leurs assurances par le biais de leurs courtiers habituels qui leur placent la totalité de leurs affaires. Ils disent ne pas avoir la conscience tranquille pour « confier l'assurance des expéditions à destination des PVD à des assureurs dont ils ne connaissent pas la compétence technique, dont ils mettent en doute la sécurité financière et la capacité à transférer rapidement des indemnités en devises étrangères, et dont ils en doutent de la volonté d'honorer leurs engagements et de la fiabilité des systèmes judiciaires dont ils relèvent »<sup>51</sup>. Et comme le plus souvent les transactions se font sur la base de crédit, les importateurs sont obligés de se plier à ces conditions.

Voilà donc les raisons qui peuvent amener nos importateurs à se retrouver, sans le vouloir, avec deux assurances "sur le dos", même si de fois certains d'entre eux optent de leur plein gré à cette double assurance.

---

<sup>50</sup> IUMI, *Abridged list of countries with restrictive measures in the field of marine insurance*, Genoa, august 2001

<sup>51</sup> Jérôme Yeatman, op. cit., P. 41

## B- La double assurance volontaire

C'est l'hypothèse où, l'importateur souscrit une assurance sur les marchandises dès le pays d'achat, sachant bien qu'il aura à souscrire une autre assurance à destination. Certains commerçants le font dans un but frauduleux, dans l'espoir d'empocher deux indemnités en cas de sinistre. Mais d'autres le font par mesure de prudence pour se mettre à l'abri de toute surprise pouvant provenir de l'assureur local. En effet, certains importateurs cèdent au chantage de ces exportateurs des pays du Nord qui ont des préjugés sur la compétence et la crédibilité des assureurs africains. Des fois, les importateurs arguent, sans pour autant établir les preuves, que les tarifs des assureurs locaux sont plus chers que ceux des pays d'exportation, ce qui les poussent à toujours acheter CAF au lieu de FOB.

## **II- La contre assurance**

La frontière entre la double assurance et la contre assurance n'est pas facile à tracer tellement les deux notions sont proches. En effet, la contre assurance est cette pratique des importateurs consistant à souscrire une assurance la plupart du temps pour des garanties minimales appelée "différences des conditions" en cas de défaillance de l'assureur local. On peut rapprocher alors la contre assurance de la technique utilisée en risk management appelée "ségrégation par duplication". Celle-ci consiste, pour des raisons de sécurité des objectifs, à « construire des capacités excédentaires qui ne serviront qu'en cas de sinistre. Il y a donc un surinvestissement pour la sécurité »<sup>52</sup>.

D'autres facteurs entravant la bonne exécution de l'obligation de domiciliation découlent de la persistance de certaines situations endogènes au pays.

### **§2. L'intervention de situations endogènes**

Il s'agit d'un certain nombre de situations et d'états de fait qui ont cours au Niger parmi lesquels on peut retenir la prédominance de l'informel (I), la faible culture d'assurance (II), la fraude (III) et bien d'autres pratiques néfastes.

---

<sup>52</sup> Jean-Paul LOUISOT, *La gestion des risques dans les entreprises et les collectivités*, Cours IIA Yaoundé, novembre 2001, P. 33

## I- La prédominance de l'informel

Nous avons pu noter que parmi les difficultés que rencontre le commerce nigérien, figure en bonne place la prédominance de l'informel. Défini comme étant un "domaine d'activité qui s'impose à tous les observateurs, mais qui échappe aux méthodes classiques d'investigations statistiques et d'identification administrative"<sup>53</sup>, le secteur informel semble se développer davantage au Niger devant un défaitisme de l'Etat face à des entreprises qui se soustraient sciemment aux lois et règlements de la République. Car, au Niger informalité, illégalité et impunité se confondent. En effet, il n'est un secret pour personne que les "gros El Hadj commerçants, même quand ils paient les impôts et présentent des états financiers, déclarent moins de 20% de leurs activités réelles"<sup>54</sup>.

L'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation ne peut donc que souffrir aussi de cette situation.

## II- La faible culture d'assurance

Les Nigériens ne s'assurent pas ; cela est une évidence. Pour s'en convaincre il suffit de comparer les chiffres d'affaires réalisés au Niger par rapport à ceux des autres pays de la CIMA. Les écarts sont sans commune mesure. Par exemple, en 2000, le chiffre d'affaires IARD était de 10,138 milliards de FCFA au Burkina, 45,207 milliards au Cameroun, 77,338 milliards en Cote d'Ivoire et 6,563 milliards pour le Niger, dont 58% pour la branche automobile (qui est une assurance obligatoire).

Mais c'est surtout au niveau de l'assurance vie qu'on remarque la faible pénétration de l'assurance au Niger. Pour une population de plus de 10 millions d'habitants, le Niger n'a totalisé en 2000 que 90.600.000 FCFA de primes d'assurance vie contre 4,065 milliards FCFA pour le Gabon qui ne compte pas plus de deux millions d'habitants.

D'aucuns attribuent cette indifférence face à l'assurance au faible pouvoir d'achat de la majorité de la population, mais en réalité les véritables raisons qui sous-tendent cette situation trouvent leur source dans des barrières culturelles et religieuses très rigides (le Niger est à 95% musulman).

<sup>53</sup> Kabore Alassane, Amadou Garba et Moustapha Dounama. *L'étendue, l'importance et la dynamique du secteur informel au Niger*. MFP/PASPE. Niamey, août 1993. P. 13

<sup>54</sup> Idem. P. 15

### **III- La pratique de la fraude**

La fraude est l'une des pratiques (des assurés) qui porte le plus atteinte à l'activité d'assurance en général et à l'assurance maritime en particulier. Hormis les pratiques courantes comme la double assurance ou la sous-assurance, la fraude en assurance maritime peut être conçue et exécutée au plan international par les multiples intervenants à l'opération de transport des marchandises et de leur couverture en assurance. Ces fraudes consistent, pour la plupart du temps à des falsifications de documents, au sabotage, à la simulation de vol ( faux sinistre), le plus souvent dans le cadre de transport sous charte partie<sup>55</sup>.

Au plan strictement national, les cas de fraudes dans l'obligation de domiciliation qu'on rencontre se limitent à des falsifications de documents et à des fausses déclarations sur les valeurs réelles des marchandises. En effet, certains importateurs s'arrangent quelquefois à présenter des fausses factures avec des montants en deçà du seuil soumis à l'obligation d'assurance. Cela est surtout fréquent avec les importations en provenance de certains pays limitrophes. Il y a aussi le cas de certains intermédiaires (généralement les courtiers) qui démarchent les commerçants pour obtenir des contrats dont ils ne reversent pas les primes aux sociétés auprès desquelles ils ont placé le risque. Mais ce comportement relève plus de la malversation que de la fraude.

### **IV- Les autres pratiques néfastes**

Il s'agit des pratiques et des états de fait tels que le favoritisme, le népotisme, l'affairisme ou la politisation de l'administration. Avec l'instauration de la démocratie et la prolifération des parties politiques, tout ou presque tout se négocie désormais en fonction de l'appartenance politique. Aussi, très souvent, il n'est pas rare de voir des marchés publics octroyés à des commerçants qui ne remplissent même pas les conditions d'exercice de l'activité d'importation et avec toutes les exonérations inimaginables, sur la base de leurs seules affinités politiques. Parfois, ce sont les députés qui se livrent à des activités commerciales complètement illégales avec la couverture de leurs laissez-passer<sup>56</sup>.

---

<sup>55</sup> Charte-partie : Ce nom dérive de l'italien *carta partita* et vient de l'ancienne pratique qui consistait, après avoir rédigé le contrat sur un acte unique, à le couper en deux et à en remettre un morceau à chacune des parties, le rapprochement des deux morceaux rétablissant le texte intégral.

<sup>56</sup> Sur les 83 députés que compte l'Assemblée Nationale du Niger, une trentaine au moins sont des commerçants.

Mais l'affairisme n'est pas apparu au Niger qu'avec la démocratisation, il existait depuis les régimes d'exception qu'a connu le pays et est entré dans les mœurs du milieu des affaires, avec comme plaque tournante Niamey la capitale où "les commerçants s'y rendent généralement pour régler des problèmes administratifs : elle est en effet le lieu par excellence où on tisse des relations avec les dirigeants de l'Etat et où on accède aux hommes qui ont une position clé et que l'on rémunère pour obtenir autorisations, diverses licences, facilités et contrats étatiques (...)"<sup>57</sup>. La conséquence de cette situation, c'est que les lois de la République, au nombre desquelles celle portant obligation d'assurances sur facultés à l'importation, sont sans arrêt contournées, détournées voire tournées en dérision.

### **§3. Le laxisme de l'administration**

Lorsque l'Etat institue une réglementation, il se donne les moyens – et il les détient - de la faire respecter. Malheureusement il peut arriver que ses propres agents qui sont chargés du suivi de ce respect soient eux-mêmes défaillants. Ceux qui ont la charge de faire respecter l'obligation de domiciliation, à savoir la douane et les services du commerce extérieur n'y font pas exception.

Les lacunes constatées au niveau de la douane c'est généralement le relâchement dans le contrôle. Aussi, d'importantes quantités de marchandises arrivent à franchir les frontières sans qu'on cherche à savoir si elles respectent toutes les prescriptions en matière d'importation dont l'obligation d'assurance. Selon certaines sources, moins de 2/10èmes des importations sont seulement assurées au Niger : la majorité des marchandises en provenance du Nigeria, du Tchad, de Libye ou d'Algérie entrent sur le territoire, jusqu'à leur destination finale sans aucune protection d'assurance.

Au niveau des services du contrôle du commerce extérieur, il faut aussi dire que le contrôle ne se fait pas comme il le fallait lors de la délivrance des licences d'importation. Toutes ces défaillances ont fait qu'aujourd'hui l'obligation d'assurance des facultés à l'importation semble tomber en désuétude. Pourtant des mesures correctives peuvent faire de cette réglementation un succès total.

---

<sup>57</sup> Emmanuel Grégoire & Pascal Labazée, Grands commerçants de l'Afrique de l'Ouest : Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains, éd. Karthala-ORSTOM, Paris 1993, P.84

## **Section II LES MESURES DE SUCCES**

Face aux multiples problèmes qui entravent la bonne marche de l'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation au Niger, la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures s'avère nécessaire. On peut retenir entre autres une plus grande offensive des sociétés d'assurances (§1) et une plus grande implication de l'Etat et des organismes en charges de la promotion du commerce (§2).

A ceux-là, vient s'ajouter le projet de construction d'un port sec qui résoudra entre autres problèmes celui de l'enclavement (§3).

### **§1. Une plus grande offensive des sociétés d'assurances**

Les sociétés d'assurances doivent savoir que la réussite de l'obligation de domiciliation dépend en premier de leur capacité à aller vers les clients afin de leur faire découvrir davantage ce qu'est l'assurance sur facultés. Cela peut se faire à travers des actions de sensibilisation (I) et à travers des politiques de marketing.

#### **I – La sensibilisation**

Il faut commencer par rappeler que le taux d'analphabétisme au Niger tourne autour de 85% et près de 95% des opérateurs économiques relèvent de cette catégorie. Nous savons aussi que certains facteurs culturels et religieux bloquent le développement de l'assurance, et cela même chez la classe intellectuelle dite "civilisée". Dans un tel environnement, les sociétés d'assurances sont condamnées à adopter des comportements qui leur permettent d'approcher de plus près les assurables pour mieux leur expliquer les tenants et les aboutissants de l'assurance. Dans le cas de l'assurance sur facultés, les principales cibles étant les importateurs, les sociétés doivent venir vers eux afin de leur expliquer tous les avantages liés à cette assurance et lever tous les *a priori* qui lui sont injustement collés.

Elles peuvent le faire en rencontrant physiquement les commerçants à travers leurs structures organisées (syndicats, associations...). Elles peuvent aussi utiliser les mass médias, particulièrement la radio, voire même la télévision, pour atteindre un large public.

Ces campagnes de sensibilisation doivent être accompagnées par des actions marketing efficaces.

## **II- Les actions marketing**

Des politiques commerciales efficaces doivent pouvoir être élaborées par les compagnies et mises en œuvre en faveur des importateurs pour les amener à intégrer la nécessité de l'assurance dans leur mentalité. Diverses techniques marketing peuvent être utilisées pour atteindre cette fin :

- Des dîners de gala : la corporation des assureurs dans son ensemble peut prendre l'initiative d'organiser des soirées de gala ou des rencontres promotionnelles avec les milieux d'affaires intervenant dans l'import-export, à l'occasion desquelles seront discutées des questions liées à l'assurance.

- le sponsoring : Les compagnies peuvent profiter des manifestations sportives ou culturelles pour passer leurs messages en soutenant ces manifestations.

Envers les sociétés commerciales qui sont plus réceptives que les commerçants pris individuellement, les sociétés d'assurances peuvent leur envoyer périodiquement des lettres, des prospectus ou autres réclames sur l'assurance des facultés.

### **§3. Une plus grande implication de l'Etat**

La réussite de l'obligation de domiciliation a incontestablement besoin que l'Etat prenne toutes ses responsabilités dans le contrôle (I) par une application stricte des sanctions pénales (II). L'aide de certains de ses organismes intervenant dans le transport et le commerce est tout aussi nécessaire (III).

#### **I- La responsabilité de l'Etat dans le contrôle**

Le contrôle qui incombe à l'Etat pour l'application de la domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation repose principalement sur la douane (A) et sur les services du commerce extérieur (B).

##### **A- Au niveau de la douane**

La douane doit jouer le même rôle que celui de la police dans le cadre du contrôle du respect de l'obligation de l'assurance RC automobile. Son contrôle doit être systématique sur toute marchandise entrant sur le territoire de la République du Niger, au niveau de tous les postes douaniers frontaliers. Même à l'intérieur du pays, les brigades mobiles de douane peuvent intervenir pour des contrôles inopinés, de la même manière qu'elles le font dans le cadre de la lutte contre la fraude.

Cette systématisation du contrôle sur les importations exige toutefois un comportement sain de la part des agents de douane qui doivent se départir de toute idée "corruptionnelle" sous peine de tomber sous le coup de la sanction prévue par la Loi N° 61-17 du 31 mai 1961 sur le régime douanier en République du Niger<sup>58</sup>. L'art. 30-1 de ce texte dispose en effet : « Il est interdit aux agents des douanes, sous peine des sanctions prévues par le code pénal contre les fonctionnaires publics qui se laissent corrompre, de recevoir directement ou indirectement, quelque gratification, récompense ou présent ». Et à l'art. 130 du code pénal, traitant de la corruption et du trafic d'influence, de disposer : « Sera puni d'un emprisonnement de deux ans à moins de dix ans et d'une amende de 50.000 F, quiconque aura sollicité ou reçu des dons ou présents pour :

1) étant investi d'un mandat électif, fonctionnaire public de l'ordre administratif ou judiciaire, militaire ou assimilé, agent ou préposé d'une administration publique ou d'une administration placée sous le contrôle de la puissance publique, ou citoyen chargé d'un ministère de service public, faire ou s'abstenir de faire un acte de ses fonctions ou de son emploi, juste ou non, mais non sujet à salaire.... ».

Toutefois, le contrôle de la douane ne sera efficace que si en amont celui des services du commerce extérieur a été bien exécuté.

#### B- Au niveau des services du commerce extérieur

C'est à ce niveau que tout doit se jouer. En effet, c'est au moment de l'octroi de la licence d'importation que tous les contrôles de conformité de l'importateur aux dispositions légales et réglementaires doivent se faire. Normalement la licence ne devrait être délivrée que si l'importateur a respecté toutes les conditions mises pour son octroi dont entre autres la souscription préalable d'une assurance. L'importateur doit fournir à la même occasion certaines informations concernant la marchandise à importer : son pays d'origine, sa valeur FOB, le montant du fret et son mode de règlement, la banque domiciliaire, etc. (voir modèle en annexe N°3).

C'est dire donc que la réussite de l'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation dépend en grande partie de la rigueur, du sérieux et de l'objectivité mis dans la délivrance des licences.

---

<sup>58</sup> J.O Spécial N° 4 du 26 juillet 1961

## **II – L'application stricte des sanctions**

Les sanctions prévues à l'art 2 de l'ordonnance du 23 mai 1985 ne doivent pas avoir qu'un rôle simplement dissuasif ; elles doivent pouvoir être appliquées strictement en cas de contravention à l'obligation d'assurance des facultés à l'importation et de sa domiciliation. Elles ne doivent pas non plus se limiter aux seules amendes, mais doivent être étendues aux peines d'emprisonnement le cas échéant selon la gravité de l'infraction.

L'application de manière stricte, objective et impersonnelle de ces sanctions limitera à coup sûr les réticences de nos commerçants à assurer leurs marchandises au niveau national, mais aussi leur tentation à la fraude.

## **III- L'appui de certains organismes**

Trois organismes publics peuvent opportunément apporter leur contribution pour l'amélioration de la pratique de l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation :

- La chambre de Commerce : La chambre de commerce, d'Agriculture, d'Industrie et d'Artisanat du Niger (CCAIAN) est un organisme public à caractère professionnel<sup>59</sup> qui regroupe les acteurs de tous les secteurs de la vie économique dont il défend les intérêts. A ce titre, la CCAIAN dispose de larges opportunités pour sensibiliser tous les commerçants sur l'importance et la nécessité de l'assurance, à travers des contacts physiques ou à travers son annuaire d'information qui est un véritable outil didactique.

La CCAIAN dispose par ailleurs d'un pouvoir direct sur les importateurs, puisqu'elle doit apposer son contreseing sur « l'intention d'importation » qui est délivré conjointement par le ministère des finances et par celui du commerce pour toute importation ponctuelle de marchandise n'exigeant pas une licence (voir annexe N° 4). C'est là aussi une occasion de plus pour procéder aux contrôles nécessaires.

- Le Centre Nigérien du Commerce Extérieur (CNCE) : Devenu depuis peu la Direction de la Promotion Economique (DPE), la contribution du CNCE consistera à amener les commerçants évoluant dans le secteur informel à respecter un minimum d'obligations lié à l'exercice du commerce dont celle d'assurance.

---

<sup>59</sup> Créé par la Loi N° 95-018 du 8 décembre 1995

- Le Conseil nigérien des Utilisateurs de Transports Publics (CNUT)<sup>60</sup> : Sa mission est de rechercher, d'étudier et de mettre en œuvre toutes mesures pouvant permettre d'améliorer l'efficacité des transports publics et d'en maîtriser les coûts. Il a compétence sur tous les modes des transports. De ce fait le CNUT peut aider à la vulgarisation de l'assurance sur facultés notamment à travers des sensibilisations lors des rencontres multiples avec les opérateurs économiques concernés et à travers l'organisation des séminaires de formation à l'image de celui tenu à Niamey le 20 et 21 mars 2002 sur le thème : « Assurances - marchandises : comment maîtriser les risques inhérents au transport international des marchandises ? »

### §3. Le projet de construction d'un port sec

Le développement des échanges commerciaux du Niger doit passer inéluctablement par la recherche des voies et moyens pour atténuer les effets de la situation d'enclavement. Et incidemment celui de l'assurance des facultés à l'importation. C'est dans ce cadre que l'Etat du Niger est en train de monter un projet de construction d'un port sec.

On peut définir le port sec comme un "terminal intérieur servant de point de départ, de transit et d'arrivée de flux de marchandises générés par le commerce international". C'est une plate forme intérieure dotée d'installations fixes et mobiles destinées à faciliter le traitement des marchandises aussi bien à l'importation qu'à l'exportation quel que soit le mode de conditionnement. Un tel ouvrage offrira au Niger un cadre idéal pour une approche intégrée des corridors dans les opérations de transit en relation avec la mise en place du transport multimodal.

Si ce projet parvient à se concrétiser, il comportera des nombreux avantages pour les chargeurs, pour l'Etat et pour les assurances :

- Pour les chargeurs : c'est d'abord la réduction des délais portuaires, des celles des avaries et des pertes mais aussi la réduction voire la disparition de certains coûts portuaires. Le chargeur aura en outre plus de facilité à chercher la responsabilité du transporteur qui est unique, puisqu'il s'agit d'un transport multimodal

- Pour l'Etat : L'Etat aura désormais la maîtrise du volume des échanges avec l'extérieur et un meilleur contrôle des couloirs de transit. Il verra surtout ses recettes douanières s'accroître.

---

<sup>60</sup> Créé par Ordonnance N° 84-52 du 27 décembre 1984

- Pour les assurances : les assurances auront à tirer un meilleur parti de la construction d'un tel ouvrage. En effet toutes les importations internationales devant débarquer directement au niveau de ce port, les importateurs se verront davantage contraints d'assurer au préalable les marchandises car sachant que les possibilités de fraude sont réduites. Cela va aussi encourager les commerçants à assurer même leurs expéditions pour l'intérieur du pays. Un autre avantage est qu'il y aura une diminution des avaries et des cas de fraudes, puisqu'en grande partie les transports se feront sous containers du port maritime au port sec. La construction de ce dernier n'aura donc que des conséquences positives.

**CONCLUSION GENERALE**

## CONCLUSION GENERALE

L'état d'enclavement du Niger est devenu aujourd'hui un de ses signes distinctifs à coté d'autres caractéristiques comme "pays désertique", "pays pauvre"...Tous qualificatifs qui n'augurent rien de reluisant.

Notre étude sur le thème de la domiciliation de l'assurance maritime sur facultés nous a permis de mettre en exergue tous ces maux et bien d'autres qui sont liés de près ou de loin à cette situation de manque d'accès direct à la mer. C'est le cas de la plupart des problèmes qui entravent les échanges commerciaux du pays avec l'extérieur, c'est à dire le commerce international. L'assurance sur facultés à l'importation étant liée directement à ce commerce, il va sans dire qu'il y aura une communication logique des problèmes.

Mais les problèmes de l'assurance obligatoire des marchandises ne se limitent pas à ceux générés par l'enclavement ; il en existe d'autres qui trouvent leur source dans des facteurs divers et variés dont une situation économique morose, un désintérêt de la population à la chose "assurantielle" et des pratiques peu orthodoxes de certains milieux d'affaires.

En effet, la mise en œuvre de l'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation n'échappe pas à certains errements qui la détournent même des objectifs qui lui sont assignés. On peut rappeler entre autres la contre assurance, la double assurance et bien d'autres pratiques frauduleuses des importateurs. Mais il faut aussi noter au passage la part de responsabilité de certains agents de l'Etat qui sont chargés du respect de cette obligation.

En dehors de ces remarques, l'obligation d'assurance sur facultés enregistre d'autres critiques, moins objectives, émanant des organismes internationaux tels que l'OMC, le FMI ou la Banque Mondiale qui voient en la domiciliation une entorse à la liberté de commerce surtout en cette ère de mondialisation. En fait, par ces critiques, ces organisations visent tout simplement à amener les pays africains à abandonner cette pratique.

Mais le Niger, tout comme les autres pays de la CIMA ne doivent pas céder à ces injonctions, même si par ailleurs certains observateurs, comme Jérôme Yeatman, préconisent cette éventualité "en cas de négociation difficiles avec les autorités financières internationales" et cela afin de préserver une autre disposition aux conséquences plus importantes sur l'économie ou la préservation des acquis sociaux du pays. Par exemple "si le gouvernement d'un Etat se trouve dans l'obligation, pour

conclure un accord avec le FMI ou l'OMC, de donner un gage de bonne volonté en acceptant une modification de la législation, la renonciation à la domiciliation de l'assurance des facultés pourrait servir de monnaie de change car elle n'aurait pas de conséquences réellement dramatiques pour le pays concerné".

Pour notre part, nous pensons que la suppression de l'obligation de domiciliation aura bel et bien des conséquences négatives, en ce sens que le chiffre d'affaires des sociétés connaît une baisse. Car, malgré que cette assurance soit une assurance obligatoire nous constatons qu'il y a encore une forte résistance des opérateurs économiques à sa souscription que ce soit d'ailleurs sur le territoire national ou ailleurs. La preuve est que moins de deux dixièmes (2/10) des marchandises importées seulement sont assurées.

Au lieu donc de chercher à supprimer carrément l'assurance des facultés à l'importation, nous estimons qu'il est préférable au contraire de chercher les voies et moyens afin que son application soit saine et efficace. Ce faisant, la domiciliation pourra atteindre son but c'est à dire le développement de la branche maritime et transports en particulier et de l'activité d'assurance en général. Pour cela un certain nombre de mesures correctives s'imposent :

- Un changement de mentalité des opérateurs économiques : La prise de conscience de la part des importateurs et exportateurs de la nécessité d'assurer leurs expéditions est un élément essentiel pour la réussite de l'obligation d'assurance des facultés maritimes à l'importation
- L'engagement des sociétés d'assurances : celles-ci doivent tout mettre en œuvre pour vulgariser et surtout expliquer les avantages de l'assurance des facultés à l'importation et surtout les raisons de sa domiciliation auprès des sociétés agréées sur le territoire national.

Les sociétés d'assurances doivent aussi créer les conditions qui vont inciter les importateurs à s'assurer auprès d'elles notamment en faisant en sorte que leurs prestations ne soient pas plus chères que celles de l'étranger.

- L'implication entière de l'Etat : l'Etat doit tout mettre en œuvre pour faire respecter l'obligation qu'il a lui-même instituée en utilisant le cas échéant des moyens coercitifs. En l'occurrence, c'est à la douane que revient cette responsabilité de l'application de la loi au moment du contrôle. Celui-ci doit désormais être rigoureux pour désormais plus aucune marchandise soumise à l'obligation d'assurance ne quitte sa barrière sans son certificat d'assurance.

Les services des douanes doivent pouvoir au préalable être aidés par les services chargés de la délivrance des licences d'importation et par les autres organismes publics intervenant dans le domaine du transport et du commerce.

L'Etat doit aussi créer les conditions de lutter contre les conséquences de l'enclavement. Le projet de construction d'un port sec qu'envisage de construire le Niger à Niamey est à ce sujet une très bonne initiative à encourager. Mais en attendant la concrétisation de ce projet ambitieux, il faut penser à assurer la continuité et l'amélioration de l'approvisionnement régulier du pays en produits d'importation notamment en :

- améliorant le réseau routier existant qui est aujourd'hui dans un état de délabrement indescriptible ;
- veillant sur l'application des divers accords bilatéraux et multilatéraux que le Niger a signés pour faciliter son accès à la mer à travers les pays côtiers et donc l'acheminement de ses exportations et de ses importations, notamment :

1°) Accords multilatéraux :

- La convention du 8 juillet 1965 sur le commerce de transit des Etats sans littoral, ratifiée par le Niger le 3 juin 1966.
- La convention sur la réglementation des transports routiers inter-Etats de la CEDEAO signé à Cotonou le 29 mai 1982.
- La convention relative au transit routier inter-Etats des marchandises signée à Cotonou le 29 mai 1982 et ratifiée par le Niger par ordonnance N° 87-37 du 15 octobre 1987.

2°) Accords bilatéraux :

- Accord gouvernement République du Niger – gouvernement Dahomey (Bénin) sur l'utilisation du port de Cotonou signé à Niamey le 5 janvier 1975.
- Accord de coopération en matière de transport et de transit avec la république de Côte d'Ivoire
- Accord de coopération en matière de transport et de transit avec le Togo du 18 février 1975.
- Accord de coopération en matière de transport et de transit avec la Haute-Volta (Burkina Faso) du 10 octobre 1966.

Toutes ces différentes mesures correctives qui tiennent lieu de recommandations seront toutefois vaines et sans effet s'il n'existe pas un environnement juridique et judiciaire stable et pérenne qui puisse redonner confiance aux partenaires commerciaux étrangers et même aux opérateurs nationaux. En effet, des mesures comme le dernier arrêt de la Cour Constitutionnelle N° 2002-014/CC en date du 4 septembre 2002 rendant inconstitutionnel le livre II du code CIMA n'est pas de nature à améliorer la situation des sociétés d'assurances nigériennes qui cherchent jusque-là à s'affirmer.

La réussite de la domiciliation dépend aussi de la capacité des Sociétés nationales d'assurance à garantir une rentabilité et une solvabilité suffisantes

## BIBLIOGRAPHIE

### I. Ouvrages généraux

1. RODIERE (René), Le droit maritime, Collection Que-sais-je, édition PUF, Paris 1980, 126 pages.
2. RODIERE (René), Droit maritime, Dalloz 9<sup>ème</sup> édition, Paris 1982, 659 pages
3. DUPUY (René-Jean) et VIGNES (Daniel), Traité du nouveau droit de la mer, éd. Economica, Paris 1985, 1447 pages
4. BRUN (Denis), Le commerce international au 20<sup>ème</sup> siècle, éd. Bréal, Paris 1988, 174 pages
5. BARELIER (A), DUBOIS (J) et DUPHIL (H), Pratique du commerce international, éd. Foucher, Paris 2000, 16<sup>e</sup> édition, 694 pages
6. RAINELI (Michel), Le commerce international, collection Repère, éd. La découverte, Paris 1989, 128 pages
7. CHEVALIER (D) et DUPHIL (H), Le transport, collection Défi, éd. Foucher, Paris 1998, 295 pages
8. BOUVERESSE (Jacques), Droit et politique du Développement et de coopération, Paris PUF 1990, 350 pages
9. LAMBERT-FAIVRE (Yvonne), Droit des assurances, Dalloz, Paris 2001, 11<sup>e</sup> édition, 876 pages
10. YEATMAN (Jérôme), Manuel international de l'assurance, Economica, Paris 1998, 377 pages

### II. Ouvrages spécialisés

1. DE SMET ( Robert), Traité théorique et pratique des assurances maritimes, 3 tomes, LGDJ Paris 1959, 800 pages
2. SAUVAGE (Francis), Le transport des marchandises par mer, LGDJ, Paris 1967, 94 pages
3. MARAIS (Georges), Les transports internationaux de marchandises par mer et la jurisprudence en droit comparé, LGDJ, Paris 1949, 289 pages
4. HIBOU (Béatrice), L'Afrique est-elle protectionniste ?, éd. Karthala, Paris 1996, 334 pages

5. PERILLER (René), Manuel de l'assurance maritime et transports, Argus, Paris 1978, 384 pages
6. GREGOIRE (Emmanuel), Les Alhazaï de Maradi : Histoire d'un groupe de riches marchands sahéliens, éd. ORSTOM, Paris 1986, 228 pages.
7. GREGOIRE (Emmanuel) et LABAZEE (Pascal), Grands commerçants de l'Afrique de l'Ouest : Logiques et pratiques d'un groupe d'hommes d'affaires contemporains, éd. Karthala, Paris 1993, 262 pages.
8. AFSAT, Livret guide de l'assurance transports, éd. Aubin, Paris 1997, 112 pages

### **III. Revue et journaux**

1. *Revue Marchés Nouveaux*
2. *Revue Marchés Tropicaux*
3. *L'Afrique Contemporaine* N° 189, juillet -septembre 2001
4. *Jeune Afrique Economie* du 15 au 28 juin 1998
5. *Construire l'Afrique* Edition Côte d'Ivoire N° 044 du 20 février au 1<sup>er</sup> mars 2000

### **IV. Mémoires**

1. ROULLE (Aurélié), Quelles sont les exonérations du transporteur maritime international des marchandises : les conséquences sur l'assurance, mémoire ESA Paris, année 2000-2001
2. AHMADOU MAÏGA (Idrissa), La domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Mali et ses conditions de succès, mémoire IIA Yaoundé, 7<sup>ème</sup> promotion 1984-1986.
3. DIENA (P. I), L'institution d'une loi portant obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation et ses problèmes : exemple du Sénégal, mémoire IIA, juin 1986

### **V. Cours**

1. Cours d'Assurance maritime et transport 2001 de M. Jérôme Yeatman
2. Cours d'assurance maritime et transport 2001 de M. Pape Amadou Diaouga

## **VI. Documents de réunions et séminaires**

1. *La fraude en assurance maritime*, intervention de M. Moumouni Chabi-Sika lors d'une table ronde organisée par la FANAF
2. *La domiciliation de l'assurance des facultés maritimes à l'importation dans les pays de la CIMA*, intervention de M. Jérôme Yeatman à l'occasion d'un séminaire tenu à Yaoundé le 24 juillet 2002.
3. *Assurance marchandises : comment maîtriser les risques inhérents au transport international des marchandises ?* Séminaire organisé par le Conseil Nigérien des Utilisateurs des Transports publics (CNUT) le 20 et 21 mars 2002 à Niamey

## **VII. Textes de lois**

1. Code CIMA, 2<sup>ème</sup> édition, 2001
2. Recueil des lois et règlements de la République du Niger, 2<sup>ème</sup> édition, 1994
3. Ordonnance N° 85-15 du 23 mai 1985
4. Décret N° 85- du 23 mai 1985

## **VIII. Sites Web**

- [www.maritimelife.ca](http://www.maritimelife.ca)
- [www.assurances-delassee.com](http://www.assurances-delassee.com)
- [www.igif.gouv.qc.ca](http://www.igif.gouv.qc.ca)
- [www.asc.fr](http://www.asc.fr)
- [www.ccir.org](http://www.ccir.org)
- [www.aon.ca/francais/ars/marine](http://www.aon.ca/francais/ars/marine)
- [www.statcan.ca/francais/thesaurus](http://www.statcan.ca/francais/thesaurus)
- [www.brs-paris.com](http://www.brs-paris.com)
- [www.netassurances.tm.fr](http://www.netassurances.tm.fr)
- [www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr)
- [www.largusdelassurance.com](http://www.largusdelassurance.com)
- [www.boullier.net/incolist.htm](http://www.boullier.net/incolist.htm)
- [www.iccwbo.org](http://www.iccwbo.org)

**ANNEXES**



Immeuble El Nasr  
B.P. 733 - Niamey  
Tél. : 73.34.70  
73.29.62  
Fax : 73.24.93  
Télex : 5354 NI  
E-mail : carensa@intnet.ne

## Annexe n° 1

**ASSURANCES TRANSPORTS - INCENDIE - ACCIDENTS - RISQUES DIVERS**  
S.A. au capital de 375.000.000 de F CFA entièrement versé - Entreprise privée régie par le code des Assurances CIMA  
BIA N° 251 100 003 892-60 - SONIBANK n° 251 100 459 31 34 - Registre de commerce Niamey 5242 - TVA 205 903  
N.I.F 1188 - Agences à NIAMEY, MARADI, ZINDER et ARLIT.

# CONDITIONS PARTICULIERES

## CHAPITRE I - OBJET DE L'ASSURANCE

-----

- I - CAPITAL ASSURE
- II - MARCHANDISES ASSUREES
- III - VOYAGES ET TRANSPORTS GARANTIS
- IV - ETENDUE DE LA GARANTIE

- 1) Durée de la garantie
- 2) Conditions de garantie
- 3) Exclusions
- 4) Droits de douane

**EXEMPLAIRE  
A NOUS RETOURNER SIGNE**

## CHAPITRE II - REGLEMENT DES DOMMAGES ET PERTES

-----

- I - FRANCHISE
- II - RECOURS CONTRE LES TRANSPORTEURS
- III - CONSTITUTION DU DOSSIER DE RECLAMATION

## CHAPITRE III - FONCTIONNEMENT DE LA POLICE

-----

- I - VALEUR D'ASSURANCE
- II - DETERMINATION ET REGLEMENT DE LA PRIME
  - 1) Déclarations des expéditions
  - 2) Tarification

## CHAPITRE IV - DISPOSITIONS DIVERSES

-----

- I - DISPOSITIONS SPECIALES EN FAVEUR DE L'ASSURE
  - 1) Frais de sauvetage et mesures conservatoires effectués à titre préventif.
  - 2) Frais de conditionnement
- II - PRISE D'EFFET ET RESILIATION DE LA POLICE
  - 1) Prise d'effet
  - 2) Résiliation

Annexe n° 2

**C. A. R. E. N**

Compagnie d'Assurances et de Réassurances  
du Niger - B.P. 733 - Tél. 73 34 70 - 73 29 62  
Télex 5354 NI Fax 73 24 93  
Société Anonyme au Capital  
de 375 000 000 de francs entièrement versés  
R.C. N° 5242 E.mail : carensa@intnet.nc

BRANCHE MARITIME ET TRANSPORTS

**ORDRE D'ASSURANCE 053940**

VALANT CERTIFICAT D'ASSURANCE

NIAMEY 04/07/02

ASSURANCE AU VOYAGE

ALIMENT

Suivant POLICE N° 150176

**ASSURE**

AGISSANT TANT POUR SON COMPTE QUE POUR QUI IL APPARTIENDRA

ENITEX

REFERENCES ASSURE : 5002

CSE  
295446  
VOYAGE  
SHANGHAI

DATE DE L'EXPEDITION 09-06-02  
DE SHANGHAI  
VIA COTONOU

CAMION  
 AVION  
 NAVIRE  
 CALE  
 PONTEE

MARQUE N°  
VOL N°  
S/S

AVEC TRANSBORDEMENT  
 CONTAINER  BOUT EN BOUT  GROUPAGE  CONVENTIONNEL

**DETAIL DE L'EXPEDITION**

(Ne porter qu'une seule expédition sur cet ordre)

MARQUES	NUMEROS et Nbrs de colis	POIDS	NATURE DES MARCHANDISES ET DE L'EMBALLAGE	VALEUR D'ASSURANCE
	201 colis	26500 kg	Tissu Coton Ecru + accessoires machine	CFR 60.820.278

VALEUR TOTALE D'ASSURANCE (en lettres) Soixante millions huit cent vingt mille

Conformément aux conditions générales, l'assureur pourra déduire, de l'indemnité de sinistre lui incombant, la prime afférente aux risques garantie par le présent ordre d'assurance si cette prime n'a pas été payée. Toutes indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original de l'ordre d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation (voir au verso).

CACHET COMMERCIAL ET SIGNATURE DE L'ASSURE

MODE DE GARANTIE : TOUS Risques

**ENITEX**  
BP: 10.735 - TEL: 73 34 70 / 73 29 38  
FAX: 74.19.04 - TEL: 73 24 93  
NIAMEY - REPUBLIQUE DU NIGER

**DECOMPTE DE PRIME**

	TAUX	MONTANT
R.O. / C.F.A.	9,60%	364.922
R.G. / C.F.A.		
SURPRIME		
ACCESSOIRES		500
TAXES	8%	29.236
PRIME TOTALE		394.656

CACHET COMMERCIAL ET SIGNATURE DE L'ASSUREUR

**CAREN**  
COMPAGNIE D'ASSURANCE  
ET DE REASSURANCES DU NIGER  
B.P. 733 NIAMEY - TEL: 73 34 70

**IMPORTANT** LE PRESENT ORDRE D'ASSURANCE NE VAUT CERTIFICAT D'ASSURANCE QUE REVETU DE LA SIGNATURE ET DU CACHET



MINISTERE DES FINANCES

Annexe n° 4

MINISTERE DU COMMERCE  
ET DE L'INDUSTRIE

N° SQ : 021005

INTENTION D'IMPORTATION

N° III : 2002 027425

ZONE: Niamey

IMPORTATEUR: Nom: \_\_\_\_\_  
 Adresse: 38 420 Niamey  
 N° Identification: \_\_\_\_\_  
 N° Reg Commerce: \_\_\_\_\_  
 N° Regime statistique: \_\_\_\_\_

VENDEUR: Nom: CHRYSLER MONTROUGE  
 Adresse: 156, Av. Aristide Briand 92120 Montrouge  
 Contact: M. Tel: 0146561414 Fax: 0146563510

PIECES JUSTIFICATIVES: INCOTERM: FOB DEISE: € VALEUR: 84906  
 JOINTES: Facture N°: 51228 Date: 24.01.02  
 Autre: \_\_\_\_\_ Date: \_\_\_\_\_

PAIEMENT: Banque au Niger: \_\_\_\_\_  
 Modalité de Reglement: LO Rem Doc: \_\_\_\_\_ Virement: \_\_\_\_\_ Chèque: \_\_\_\_\_  
 Note: payé par un Banque française

DESIGNATION	QUANTITE	-S CODE :	VALEUR FOB	ORIGINE
Vehicule 4x4 Grand Cherokee	1	87-03	84906	CEE

DISPONIBLE A : France EMBARQUE A : SHAVRE EXPEDIE PAR : VIA L'AMC BUREAU DE DEDOUANEMENT : Niamey  
 ROUTE: \_\_\_\_\_

visa Guichet Unique: \_\_\_\_\_ Visa Bureau de Liaison: \_\_\_\_\_  
 COTECHA INSPECTION S.A. SIGNATURE ET CACHET COMMERCIAL DE L'IMPORTATEUR: \_\_\_\_\_  
 Nom du signataire: \_\_\_\_\_  
 Autres cachets: \_\_\_\_\_  
 Visa reception LO: \_\_\_\_\_  
 COINS RECU: \_\_\_\_\_  
 Date: 19 JAN 2002

Cette intention d'importation est exclusivement personnelle et ne peut être cédée pour quelque motif que ce soit.  
 L'indication des numéros de la nomenclature douanière.  
 Valable 5 mois avec possibilité d'extension de 5 mois.  
 Toute demande de modification doit être motivée et présentée avant le début d'embarquement des marchandises.  
 Préciser le ou les lieux de dépôt.

