

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDÉ**

**Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 – 1984**

**LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE MARITIME  
EN REPUBLIQUE POPULAIRE DU CONGO**

**Mémoire de Fin d'Études  
préparé en vue de l'obtention du  
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES DE L'I.I.A.  
de Yaoundé**

**présenté par : Mme ITOUA Marie-Louise TAVOUKA.**

**Juin 1984  
B.P. 1575 – Yaoundé**

**Sous la direction de  
M. TAKAM Gabriel.**

# P L A N

## INTRODUCTION

CHAPITRE I Présentation de la recommandation de la CNUCED et Règlementation en matière d'assurance sur facultés en République Populaire du Congo.

SECTION I Présentation de la recommandation de la CNUCED.

SECTION II La règlementation en matière d'assurance sur facultés en République Populaire du Congo.

CHAPITRE II Evolution des primes et la charge des sinistres avant et après l'arrêté 8562.

SECTION I Situation de la branche transports avant l'arrêté 8562.

SECTION II Situation de la branche transports après l'arrêté.

SECTION III La charge des sinistres

CHAPITRE III Les incidences, le contrôle de l'application de l'arrêté n° 8562 et les solutions possibles

SECTION I Les incidences

I)- Sur le plan économique

II)- Au niveau de l'ARC

SECTION II Les moyens de contrôle

I)- Au niveau des pouvoirs publics

SECTION III Les solutions envisageables

I)- Au niveau des pouvoirs publics

II)- Au niveau de l'ARC

CONCLUSION.

## L I M I N A I R E

Nous voudrions nous permettre de témoigner notre gratitude à tous ceux qui ont contribué d'une manière ou d'une autre à la bonne marche de notre étude.

Notre gratitude monte en premier lieu vers le Chef de Département transports de la SOCAR, Monsieur Gabriel TAKAM pour l'encadrement dont nous avons bénéficié auprès de lui. Par sa disponibilité, sa sollicitude, ses conseils, il nous a permis de mener à bonne fin notre travail.

Nous nous en voudrions de clore cette rubrique de remerciements sans dire quelques mots de reconnaissance aux agents du service Etudes et Statistiques des Assurances et Réassurances du Congo pour la documentation qu'ils ont pu nous fournir.

## I N T R O D U C T I O N

A la création de la société des Assurances et Réassurances du Congo (A.R.C.), la seule assurance rendue obligatoire par le législateur demeurait la responsabilité civile automobile. L'assurance transports devrait suivre sous l'impulsion de la conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED).

La septième réunion de la CNUCED tenue en Novembre 1975 avait recommandé aux gouvernements de prendre des mesures tendant à la localisation de l'Assurance des importations dans les pays acheteurs.

Cette recommandation s'explique comme un remède au déficit des échanges extérieurs d'une part, et un moyen de promouvoir l'expansion des marchés d'assurance des pays en voie de développement d'autre part.

En République Populaire du Congo, l'arrêté 8562 du 31 Octobre 1977 portant obligation d'assurer toutes les importations de biens et de marchandises n'est que l'aboutissement de la recommandation de la CNUCED.

Dans la plupart des pays en voie de développement en général, les Etats Africains membres de la Conférence Internationale des Contrôles des Assurances (CICA) en particulier, les textes vont être pris pour règlementer l'assurance des importations.

Les mesures nationales instituant l'assurance locale des importations diffèrent d'un pays à l'autre selon que les autorités veulent l'appliquer de façon plus ou moins rigoureuse.

Partant de cette constatation notre étude portera sur la domiciliation obligatoire de l'assurance des facultés en République populaire du Congo, ses incidences et ses moyens de contrôle.

Le choix de ce thème se justifie pour les raisons suivantes :

- D'abord notre souci premier est de sortir un peu des chemins déjà battus des assurances automobile, seule branche largement connue du public congolais.
- Ensuite par l'importance que le risque transports a acquis pour les pays en développement depuis la septième réunion de la CNUCED.
- Enfin compte tenu de l'importance considérable que la branche transports a acquis dans le chiffre d'affaires de la Société Assurances et Réassurances du Congo.

CHAPITRE I - PRESENTATION de la RECOMMANDATION de la CNUCED  
et la REGLEMENTATION en MATIERE d'ASSURANCE  
sur FACULTES en REPUBLIQUE POPULAIRE du CONGO.

SECTION I : Présentation de la Recommandation  
de la CNUCED.

La septième réunion de la CNUCED tenue en Novembre 1975 a mise au jour les causes qui empêchaient le développement des marchés d'Assurances des pays en développement.

L'étude de la CNUCED a cité les raisons qui jusque-là avaient empêché les pays en développement de souscrire sur leurs marchés nationaux une part substantielle des Assurances maritimes générées par leur commerce extérieur.

L'arrivée très tardive de ces pays sur les marchés mondiaux en est une raison - Dans le passé, toutes les structures commerciales s'étaient développées dans les pays Riches - Ces derniers voyaient dans les pays pauvres, non pas seulement leurs fournisseurs naturels de matières premières, mais aussi des débouchés commodes pour leurs produits industrialisés.

Toutes les importations des pays en développement se faisaient coût-Assurance-Frêt (CAF) alors que leurs exportations étaient Free on bord (FOB). Ce système bien entendu n'était pas de nature à encourager la création des marchés nationaux dans les pays en développement.

L'accession à l'indépendance des pays en développement n'a pas modifié fondamentalement ces schémas et ces structures du commerce international. Si sur le plan politique certaines décisions ont pu être prises, il n'en a pas été de même sur le plan économique.

Nombreux sont les pays qui craignaient de voir périlcliter leur commerce extérieur, leur principale source de revenus. Crainte attisée par l'effet d'une campagne lancée par certains milieux internationaux des Assurances, soucieux de défendre leurs intérêts établis.

Campagne se traduisant par des arguments et des slogans tels que : la "liberté de l'assurance maritime" et la "non discrimination en matière d'assurance maritime". Ces slogans dissimulaient le fait que, dans une situation persistante de déséquilibre considérable entre pays riches et pauvres il était illusoire de parler de liberté. Une telle conception ne viserait qu'à faire profiter les marchés des pays riches au détriment des plus faibles.

Outre les raisons que nous venons de voir, la CNUCED a évoqué les obstacles officiels et juridiques qui empêchaient jusqu'ici les pays en voie de développement d'appliquer une politique nationale efficace en matière d'assurance maritime - Politique plus particulièrement axée sur la couverture de leurs importations par leur marché local d'assurances - Ces difficultés étant plus d'ordre pratique.

Aussi longtemps que les diverses législations en matière d'assurance en vigueur dans les pays en développement demeureront très libérales et permettront aux partenaires commerciaux de choisir leur contrat, il est à craindre que ces contrats continuent de favoriser les marchés d'assurance des pays développés.

La majeure partie des échanges extérieurs se font avec des pays occidentaux dont les services d'assurance sont techniquement plus équipés - Partant de ce fait il n'est pas surprenant qu'une grande part du commerce soit couvert par des assurances maritimes souscrites sur ces marchés en raison de leur supériorité. Celle-ci se traduit par des taux de primes peu élevés comparativement à ceux pratiqués sur les marchés nationaux des pays en développement. Comme le volume d'affaires souscrites dans les pays pauvres est très restreint

leurs assureurs maritimes sont obligés d'appliquer des taux élevés afin d'assurer l'équilibre de leur portefeuille.

Dans ce contexte de compétition, il est évident que les partenaires d'un contrat de commerce extérieur préféreront les marchés qui offrent les taux les plus avantageux. Un autre facteur opérationnel qui joue en faveur des pays développés est la qualité des services offerts à la clientèle.

L'assurance sur facultés couvrant les risques durant la totalité du transport, il est indispensable aux assureurs de connaître les conditions de transport durant tout le voyage. Les assureurs internationaux sont pratiquement les seuls à pouvoir accueillir les données concernant les conditions portuaires, les moyens de transport. Autant de renseignements qui les met en position de satisfaire pleinement les exigences de leurs assurés.

Face à toutes ces difficultés qui affectent le bon fonctionnement des marchés d'assurance maritimes des pays en développement, une seule solution pour l'aider à la promotion serait la localisation de l'assurance des importations par voie réglementaire.

Partant de ces constatations les gouvernements des pays développés, ainsi que les représentants des grands centres internationaux d'assurance ont admis les vues de la CNUCED.

## SECTION II : La réglementation en matière d'assurance sur facultés en R.P.C.

Conformément à la recommandation de la CNUCED et surtout dans le souci d'intégration de l'assurance à l'effort du développement national, les autorités congolaises ont pris l'arrêté 8562 du 31 Octobre 1977.

Dans l'article 1er il est stipulé :

"Les Assurances des importations au Congo, des biens et marchandises de toutes natures doivent être souscrits auprès de la Société Assurances et Réassurances du Congo".

L'institution d'une obligation d'assurance répond à des préoccupations d'ordre juridique, économique ou social qui ont pour fondement l'intérêt général.

Le besoin de protection du bien commun se fait sentir chaque fois que, de par son importance une activité peut avoir un impact sur la collectivité.

L'institution d'une obligation d'assurance sur facultés est rendue nécessaire par les mécanismes du commerce international.

Le développement économique du Congo et celui corrélatif de ses échanges commerciaux avec l'extérieur donnent lieu à d'importants mouvements de capitaux qu'il importe désormais de contrôler autant que possible.

Force est de constater que la majeure partie de ces capitaux échappent encore au contrôle des autorités congolaises, entraînant une évasion de l'aliment de primes préjudiciables au développement économique du pays.

Conscientes de cette situation, les autorités nationales de la République Populaire du Congo ont pris des mesures de correction dont l'objectif est le renforcement de l'épargne interne. C'est dans ce cadre que s'inscrit la domiciliation des primes d'assurances afférentes à nos transactions commerciales avec les pays étrangers.

Si nous partons de l'hypothèse selon laquelle le principal obstacle au développement efficace du marché de l'assurance maritime résulte de l'absence d'un volume d'affaires substantiel couvert par les sociétés d'assurances locales, nous pourrions affirmer que l'arrêté 8562 a atteint son but.

Afin de mieux cerner les effets de cette recommandation il nous paraît nécessaire de faire un recul dans le temps et de situer la place de la branche transports dans le portefeuille de l'ARC avant et après l'arrêté 8562.

CHAPITRE II - EVOLUTION des PRIMES et la CHARGE des SINISTRES AVANT et APRES l'ARRETE 8562.

Année	(1) Primes toutes branches nettes d'annulation	(2) Primes transports	Pourcentage transport dans le portefeuille (2/1)
1975	1.285.810.806	85.765.739	6,5 %
1976	1.192.488.545	118.459.368	10 %
1977	1.323.049.515	85.091.481	6 %
1978	1.830.357.491	417.562.560	22,81 %
1979	2.014.041.633	420.953.952	20,90 %
1980	2.890.232.293	868.282.463	30,04 %
1981	3.802.732.362	1.192.585.662	31,36 %

Sources : Rapports annuels des Assurances et Réassurances du Congo.

SECTION I : Situation de la branche transports  
avant l'arrêté 8562.

Le tableau précédent reprenant les émissions nettes d'annulation de l'ARC nous permet de constater que pour l'année 1975 le chiffre d'affaires de l'ARC toutes branches confondues était de F/CFA 1.285.810.806, le transport se plaçant ainsi en troisième position après l'automobile et l'incendie, avec F/CFA 85.765.079.

Au cours de l'exercice 1976 les émissions pour l'ensemble des branches exploitées dans le portefeuille a atteint un montant de F/CFA 1.192.488.545 soit une baisse globale de F/CFA 93.322.261. Ce qui en pourcentage représente - 7,25 %. Au cours de cette année les résultats de la branche transports ont accru par rapport à l'année précédente avec 118.459.368 occupant toujours la troisième place.

Cet accroissement du chiffre d'affaires du transport peut s'expliquer par le fait que ce produit est de mieux en mieux perçu par le public congolais.

En 1977 contrairement aux deux années précédentes les émissions de primes de la branche transports avaient été de F/CFA 85.091.481.

Cette baisse s'explique par la mauvaise conjoncture économique internationale dont les conséquences sont directes sur l'économie congolaise à caractère extraverti.

Ces chiffres qui dans l'ensemble sont encourageants conduisent à conclure que la branche transports prenait déjà un essor en République Populaire du Congo.

SECTION II : Situation de la branche transports  
après l'arrêté.

En 1978 les émissions de primes de l'ARC ont atteint le chiffre F/CFA de 1.830.357.491 contre F/CFA 1.323.049.515 en 1977 soit une progression de 38,34 %.

Cette hausse non négligeable est due essentiellement à l'accroissement de la branche transports dont les encaissements ont pratiquement quadruplé modifiant ainsi quelque peu la structure du portefeuille de l'ARC. Avec ce chiffre de 1978 le transport est devenu en importance des émissions la deuxième branche du portefeuille de l'ARC.

C'est ici le résultat direct de la mise en application de l'arrêté portant obligation d'assurer à l'ARC les marchandises et les biens de toutes natures importés au Congo.

En 1979 les émissions de primes du transport ont été de F/CFA 420.953.952 soit 20,90 % du portefeuille. Bien que la branche transports ait vu son importance décroître à l'intérieur du portefeuille de l'ARC, elle a tout de même gardé le deuxième rang.

Cette baisse s'explique par le fait qu'en 1979 la République Populaire du Congo par suite d'évènements conjoncturels, d'une part les importateurs devenaient prudents dans leurs commandes, d'autre part les fournisseurs étrangers avaient affiché une attitude prudente dans leurs relations avec le pays importateur.

En 1980 la relance économique intervenue au Congo s'est traduite au niveau de la branche transports par un encaissement croissant, ce qui représente un aliment de primes de F/CFA 868.282.463 soit 30,04 % du chiffre d'affaires de l'ARC.

Des chiffres qui précèdent nous pouvons conclure que la localisation des assurances des importations a permis un développement considérable de la branche transports dans le portefeuille de l'ARC.

Afin de mieux apprécier l'impact de l'arrêté 8562 il nous paraît nécessaire de voir la charge des sinistres pendant la même période.

SECTION III : La charge des sinistres.

Tableau comparatif des émissions nettes d'annulations et des sinistres réglés de la branche transports. (en milliers de francs) -

Année	Primes émises	Sinistres réglés	Taux S/P
1975	85.766	809	1,99 %
1976	118.459	25.291	21,35 %
1977	85.091	12.683	14,90 %
1978	417.569	37.915	9,07 %
1979	420.960	147.580	35,05 %
1980	868.282	203.758	23,46 %

SOURCES: BORDEREUX DES SINISTRES TRANSPORTS DES ASSURANCES ET  
RÉASSURANCES DU CONGO ...

Du tableau précédent nous remarquons que l'évolution des sinistres est beaucoup plus lente que celle des émissions - Cette faiblesse du taux de sinistres à primes peut s'expliquer par le fait que certaines réclamations n'aboutissent pas.

Les importateurs, plus particulièrement les nationaux, moins informés sur les formalités à remplir en cas de sinistre fournissent très souvent des dossiers incomplets. L'absence de certains documents fondamentaux a pour conséquence le rejet de leurs réclamations.

Par contre en 1979 le taux de sinistre à primes est de 35,05 % le plus important sur les six années considérées. Cette hausse peut s'expliquer par le fait que l'ARC pour répondre aux besoins d'assurance créés par l'arrêté 8562, et dans le souci de mieux répondre aux exigences et aux attentes des importateurs, l'ARC a pu parallèlement développer son service après vente - Il est donc à se demander quelle serait la tendance si l'arrêté avait imposé la garantie Tous Risques ?

Le rapport sinistres à primes de la branche transports qui est encourageant conduit à conclure que le transport est un bon risque. Cette performance dans le résultat technique peut-il pour autant nous conduire à dire que les objectifs visés par les autorités à travers l'arrêté imposant à tous les importateurs d'assurer leurs biens et leurs marchandises auprès de l'ARC sont atteints ?

CHAPITRE III - LES INCIDENCES, le CONTROLE de l'APPLICATION de l'ARRETE N° 8562 et les SOLUTIONS POSSIBLES.

SECTION I : Les incidences.

I)- SUR LE PLAN ECONOMIQUE.

Partant du fait que les importations en CAF constituent une fuite importante des capitaux vers l'étranger, dès lors que les autorités aient pris un arrêté imposant aux importateurs la souscription des contrats d'assurance sur le marché local, les primes perçues vont constituer une épargne importante pour l'économie nationale.

Les primes nées de l'obligation de l'assurance ont pour conséquence l'accroissement du chiffre d'affaires de l'ARC, lui permettant à l'instar des sociétés d'assurances des pays développés, d'intervenir dans le financement de l'économie nationale.

Le concours des Assurances, organismes financiers non bancaires aura des répercussions aussi bien économiques que sociales - Cette intervention se traduira par un accroissement du niveau de vie de la population et la création de nouveaux emplois -

II)- AU NIVEAU DE L'ARC

La mise en application de l'arrêté imposant aux importateurs de souscrire leur assurance localement a permis à la branche transports de connaître une évolution considérable et à l'ARC d'avoir un chiffre d'affaires important.

Cet accroissement du chiffre d'affaires au niveau de la branche transports s'est accompagné d'une évolution quantitative et qualitative du personnel.

Les agents sont spécialisés dans la production, le règlement des sinistres et l'exercice des Recours. Il conviendrait de préciser que dans ces fonctions une nouvelle division du travail a été opérée dans le souci d'efficacité selon les modes de transport (maritime - aérien - ferroviaire - terrestre).

En effet toutes les mesures pour développer l'assurance maritime en République Populaire du Congo resteraient vaines sans l'élément humain capable de le concrétiser.

Bien que l'évolution de la branche transports se soit accompagnée d'un renforcement du personnel, le problème de la formation professionnelle reste encore de l'heure.

Les connaissances dont font preuve les agents qui animent les organes d'exécution sont beaucoup plus sous-tendues par un travail pratique de longue date que par une formation théorique effective.

L'évolution de la branche transports devrait nécessairement s'accompagner d'une politique de formation à tous les niveaux.

## SECTION II : LES MOYENS DE CONTROLE.

Quels que soient les avantages d'une réglementation imposant les achats en F.O.B. pour les importations, ce système ne sera pleinement efficace que s'il est complété par des mesures appropriées tendant à éliminer les échappatoires qui permettent aux commerçants de le tourner.

### I) - AU NIVEAU DES POUVOIRS PUBLICS.

Les motivations qui ont amené l'Etat congolais à intervenir dans le secteur des Assurances en prenant l'arrêté 8562 ont été sans doute d'ordre économique.

En effet, la nécessité de promouvoir l'épargne locale par le biais d'une assurance obligatoire des marchandises à l'importation est l'objectif visé par les autorités congolaises.

Ces considérations ne pourront aboutir que si les moyens de contrôle de la mise en application de l'arrêté sont efficaces.

En pratique l'arrêté 8562 comporte des insuffisances qui sont d'une part, la fixation du seuil de l'obligation d'assurance, et d'autre part l'étendue de la couverture.

En effet l'arrêté n'a prévu aucune condition de son application, notamment en y fixant la valeur minima des marchandises ou facultés importées à partir de laquelle il y a obligation d'assurance.

Nulle part il n'est prévu de sanctions à l'encontre de toute personne physique ou morale de droit public ou privé qui ne se conformerait pas à la réglementation en vigueur.

En matière de contrôle, ce dernier ne s'effectue qu'au niveau des services de douanes. A ce propos l'article 2 de l'arrêté stipule : "Les services de douanes devront désormais exiger un certificat d'assurance délivré par l'ARC avant d'autoriser la sortie des biens et marchandises des dépôts".

L'expérience a montré que ce contrôle n'est pas toujours efficace. A titre d'illustration nous citerons une étude faite sur l'année 1979 par le service Etudes et Statistiques de l'ARC.

En effet en 1979 les marchandises dédouanées représentaient une somme de F/CFA 68.149.583.121, parallèlement les valeurs effectivement assurées pour le même exercice étaient de F/CFA 28.100.203.962.

Nonobstant quelques erreurs d'estimation, il ressort clairement de ces chiffres que les valeurs assurées ne correspondent pas intégralement aux valeurs importées. Cet écart considérable, près de F/CFA 32.000.000.000 est un manque à gagner pour l'ARC en particulier, le trésor public en général.

La conclusion à laquelle nous pouvons aboutir est que beaucoup de marchandises passent frauduleusement au niveau des services de douanes, et que de ce fait l'arrêté 8562 ne pourra pas atteindre les résultats escomptés.

### SECTION III : LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES.

Afin que l'arrêté instituant l'assurance obligatoire des marchandises à l'importation puisse jouer son rôle dans toute sa plénitude, il conviendrait d'axer les efforts tant au niveau des pouvoirs publics qu'au niveau des Assurances et Réassurance du Congo.

#### I) - AU NIVEAU DES POUVOIRS PUBLICS.

Au niveau des pouvoirs publics le problème le plus important demeure celui de l'information. En effet les importateurs nationaux ne sont pas pour la plupart informés de l'arrêté. Notre stage nous a permis de voir que les clients réagissaient très vivement quand la douane leur exigeait un certificat d'assurance délivré par l'ARC.

Ils ne comprennent pas qu'ayant acheté leurs marchandises coût - Assurance - Frêt, ils soient de nouveaux assujettis à souscrire une assurance auprès de l'ARC.

Les certificats délivrés par l'ARC sont ainsi perçus comme une simple formalité. Afin de remédier à cette situation au niveau du Ministère du Commerce contrairement à la pratique actuelle, la délivrance des licences à l'importation ne devra se faire qu'au vu d'une police d'abonnement prouvant la souscription locale de l'Assurance.

...

Afin de mettre fin au passage frauduleux des marchandises, le contrôle doit être renforcé pour établir une correspondance entre les marchandises déclarées en douanes et celles assurées à l'ARC.

Dans le but d'atteindre le maximum d'importateurs qui ignorent la réglementation en vigueur en continuant à faire venir leurs marchandises en CAF un réseau d'information doit être organisé au niveau des chambres de commerce.

C'est dans ce contexte que s'inscrivent les émissions radiodiffusées présentées par l'ARC. De telles initiatives ne peuvent qu'être encouragées.

## II) - AU NIVEAU DE L'ARC.

Bien que la responsabilité principale de l'application de la réglementation de l'assurance des facultés incombe au premier chef aux pouvoirs publics, ces tentatives ne peuvent être fructueuses que dans la mesure où les marchés locaux d'assurance sont en mesure de fournir aux importateurs des services efficaces comparables à ceux fournis par les marchés internationaux.

Le marché de l'assurance maritime sur facultés des pays en voie de développement souffre de certaines faiblesses qui affectent toutes ses opérations qu'il s'agisse de la souscription, du règlement des sinistres que de l'exercice des recours.

Toutes ces faiblesses doivent être surmontées par l'ARC afin de faire face aux exigences de sa clientèle.

En ce qui concerne la tarification, l'ARC devra mettre sur pied une politique qui tient compte de la concurrence internationale et de la nécessité d'offrir sur le marché national des produits accessibles à la masse compte tenu de sa situation de monopole.

L'ARC devra tenir compte du prix de revient des marchandises sans toutefois léser son intérêt qui est d'assurer l'équilibre de son portefeuille.

Afin de permettre à l'ARC de répondre pleinement aux exigences des importateurs, elle devra accroître sa capacité de souscription par la mise sur pied d'un open-cover en réassurance.

L'amélioration du service après vente de la branche transports passe par le règlement rapide des sinistres. L'ARC doit comprendre que le prompt règlement des sinistres renforce sa position sur son propre marché ainsi qu'à l'étranger.

Comme nous venons de le voir ce n'est qu'à travers des efforts conjugués des pouvoirs publics d'une part et de l'ARC d'autre part que l'arrêté 8562 pourra permettre d'atteindre les objectifs escomptés.

## C O N C L U S I O N

Au terme de cette étude, quelles réflexions pouvons-nous faire de la domiciliation obligatoire des facultés en République Populaire du Congo ?

Nos tableaux nous ont montré que la branche transports est en pleine évolution. Le taux de sinistres à primes le plus élevé est de 35 % pour les six années considérées.

La première réflexion qui nous vient à l'esprit est que le risque maritime aux Assurances et Réassurances du Congo est un bon risque.

Les émissions de primes de ces dernières années augurent un avenir encore meilleur pour ce secteur d'activité dans la mesure où le rythme de la croissance économique se maintiendra.

Mais cet avenir comme nous l'avons mentionné tout au long de cette étude, dépendra des efforts conjugués des pouvoirs publics par l'amélioration des moyens de contrôle, et de l'ARC par la qualité du service après-vente.

Si le problème de tarification de nouvelles affaires est important, l'est davantage celui de l'adaptation des taux de prime en tenant compte de la situation du marché international des Assurances. A ce niveau se pose le problème des cadres.

Mais tous ces problèmes sont caractéristiques de toute jeune Société qui comme l'ARC cherche à s'imposer sur le plan international.-

B I B L I O G R A P H I E

Assurance transports en Afrique

(Institut International des Assurances Juillet 1976).

Le marché d'assurance maritimes au Dahomey

Son exportation et ses perspectives d'avenir

(mémoire de stage de fin de première année

à l'IIA par EGOULETI MONTETCHO).

La promotion de l'assurance maritime dans un pays en

voie de développement : l'exemple du Sénégal

(mémoire de stage de fin de première année

à l'IIA par Mamour THIAW).

L'assureur Africain

(Bulletin semestriel de la Fédération des Sociétés

d'assurance de droit national Africaines

FANAF Mars 1984 N° 2).

Assemblée Générale de l'ARC - Rapports annuels

de 1977 à 1980.

ARRÊTÉ N° 8562

PORTANT OBLIGATION D'ASSURER AUPRES DE L'ARC  
LES IMPORTATIONS DE BIENS ET MARCHANDISES DE  
TOUTES NATURES DANS LA REPUBLIQUE POPULAIRE  
DU CONGO.

LE MINISTRE DES FINANCES

- VU l'acte fondamental du 5 Avril 1977
- VU l'acte 001 du 3 Avril 1977 structurant le Comité Militaire du Parti et nommant le 1er Ministre, Chef du Gouvernement Ministre du Plan.
- VU l'ordonnance n° 31/73 du 31/10/73 portant réglementation des organismes d'assurances de toutes nature et des opérations d'assurances.
- VU l'ordonnance 32/73 du 31/10/73 portant création de la Société Assurances et Réassurances du Congo.
- VU le décret n° 77/165 du 5 Avril 1977 portant nomination des membres du Gouvernement.
- VU le décret n° 74/465 du 30 Décembre 1974 portant réglementation des conditions générales de fonctionnement de l'ARC.

A R R E T E :

ARTICLE 1er.- Les Assurances des importations au Congo des biens et marchandises de toutes natures doivent être souscrits auprès de la Société Assurances et Réassurances du Congo (ARC).

ARTICLE 2.- Les services de douanes devront désormais exiger un certificat d'assurance délivré par l'ARC avant d'autoriser la sortie des biens et marchandises des dépôts.

ARTICLE 3.- Le présent arrêté qui prend effet à compter du 1er Novembre 1977, sera publié au Journal Officiel de la République.

BRAZZAVILLE, 31 OCTOBRE 1977

P. LE MINISTRE DES FINANCES, en  
mission MINISTRE DELEGUE auprès du  
PREMIER MINISTRE, CHARGE DU PLAN.

(é) François BITA.