



**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES**

**(CIMA)**

**INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)**

**BP: 1575 YAOUNDE - Tél :(+237) 22 20 71 52 - FAX: (+237) 22 20 71 51**

**Email: [iaa@iiayaounde.com](mailto:iaa@iiayaounde.com)**

**Site web: <http://www.iiayaounde.com>**

**Yaoundé – Cameroun**



**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES**

**POUR L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES**

**SUPERIEURES SPECIALISEES EN ASSURANCES (DESS- A)**

**(Cycle III 23<sup>ème</sup> promotion 2016-2018)**

**THEME**

**DOMICILIATION DE L'ASSURANCE SUR  
FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION**

**Présenté et soutenu par:**

**M. MAHAMAT NORSON**

**Etudiant en DESS-A**

**A l' IIA- Yaoundé**

**Sous la direction de: M. BEMBA BERAL**

**Directeur Technique Adjoint de la**

**STAR Nationale S.A**

**(NOVEMBRE : 2018)**

## Dédicaces

Je dédie ce mémoire à

L'Eternel **DIEU** pour les immenses grâces dont il m'a comblé.

Feu mon père **HELI DIBE Karia**

Feue ma mère **DOGNE BONGO Marthe**

Mon épouse **ANGE-YAM Geneviève** et nos enfants.



## Remerciements

Mes remerciements vont à l'endroit de :

- Monsieur **URBAIN PHILIPPE ADJANON**, le Directeur Général de l'Institut International des Assurances ;
- Monsieur **DEMBO DANFAKHA**, le Directeur des Etudes pour ses conseils et sa disponibilité qui nous permis d'arriver à la fin de notre formation ;
- Monsieur **GAND MAGA GALI** Directeur des Affaires Administratifs et Financiers pour ses soutiens multiformes ;
- Tout le corps professoral et tout le personnel de l'Institut pour leur importante contribution à notre formation ;
- Mr **RAKHIS MANANY**, le Directeur Général de la Star Nationale S.A pour m'avoir accepté dans sa structure ;
- Mr **HASSAN RATOU**, Directeur Général Adjoint de la Star Nationale S.A dont les conseils et orientations ne m'ont pas manqué ;
- Mr **BEMBA BERAL**, Directeur Technique Adjoint de la Star Nationale qui a accepté de nous faire bénéficier de ses immenses expériences ;
- Mes gratitudes vont respectivement à l'endroit de MM **KORBOL FIRMIN**, chef de service de contrôle de gestion et audit de la Star Nationale et **ABBA HASSAN ADOUM** au service Incendie et Risques Annexes;
- Tout le personnel de la STAR National pour leur soutien sans faille ;
- Mes profondes gratitudes vont également à l'endroit du Directeur National des Assurances du Tchad et à tous les collègues de ladite Direction ;
- Mes frères et sœurs dans la foi, que Dieu vous comble de sa bénédiction et renforce votre foi ;
- A tous les camarades de la 13<sup>ème</sup> promotion MST-A et 23<sup>ème</sup> promotion DESS-A
- Aux membres du jury qui malgré leurs multiples occupations ont accepté d'accorder de leur précieux temps pour évaluer ce travail.

## Liste de sigles et abréviations

- AMRAE : Association pour le Management des Risques et des Assurances de l'entreprise
- ASAT : Association des Sociétés d'Assurance du Tchad
- BM : Banque Mondiale
- CAF : Coût Assurance et fret
- CCIAMA : Chambre de Commerce d'Industrie, d'Artisanat et des Mines
- CEMAC : Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale
- CICA : Conférence Internationale des contrôles des Assurances
- CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
- CNUCED : Conférence des Nations Unis pour le Commerce et le Développement
- DGDDI : Direction Générale de la Douane et des Droits Indirectes
- DNA : Direction Nationale des Assurances
- FMI : Fonds Monétaire International
- FOB : Franco à Bord
- GATT : General Agreement Tariff and Trade
- INSSEED : Institut National de la Statistique des Economiques et Démographiques
- OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique de Droits des Affaires
- OMC : Organisation Mondiale du Commerce
- PVD : Pays en Voie de Développement
- SAAR : Société Africaine d'Assurance et de Réassurance
- STAR : Société Tchadienne d'Assurance et de Réassurance
- UE : Union Européenne

## Liste des tableaux

|                                                                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tableau 1: Evolution de la balance commerciale du Tchad de 2010 à 2017 (en milliard de Francs CFA).....                                   | 13 |
| Tableau 2: Le positionnement et la part de la branche maritime et transport par rapport aux autres branches (Chiffre en francs CFA). .... | 29 |
| Tableau 3 : Ratio Primes sur Sinistres de la Branche Transports .....                                                                     | 30 |



## **Liste des figures**

|                                                                                                      |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figure 1 : Répartition par continent des marchandises importées par le Tchad en 2016 ....            | 15 |
| Figure 2: Evolution et part de la branche transport dans le chiffre d'affaires global du marché..... | 30 |

## Résumé

L'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation était à l'origine une initiative de la Conférence des Nations Unis pour le Commerce et le Développement (CNUCED), dont les études avaient montré que des capitaux importants sortaient des pays en voie de développement par les biais des services vers les pays développés. Pour alléger le déficit des balances de paiement, des pays en voie de développement, la CNUCED avait recommandé à ces pays de prendre les mesures nécessaires pour stimuler la croissance de leurs marchés nationaux d'assurances, par la rétention sur places des primes d'assurance sur les facultés à l'importation, en préconisant d'interdire l'incoterm CAF (coût assurance et fret) à l'importation et d'imposer les importations uniquement en FOB (Franco à Bord).

Tous ces pays déplorent que les assurances transports de leurs importations leur échappent et ils ne veulent plus continuer à contribuer à la prospérité des grandes sociétés d'assurances étrangères au détriment des compagnies d'assurances locales. Les pays membres de la CIMA, ont également adhéré à cette idée de la CNUCED.

Le code des assurances des pays membres de la CIMA dans son Livre II, Titre II et article 278 dispose que « les assurances 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 », chacun en ce qui le concerne de prendre des dispositions pour rendre obligatoire cette assurance. Cela en dépit des oppositions de certains pays et institutions internationales qui voient dans cette initiative une entorse à la liberté du commerce international.

En 1985, le législateur tchadien rend obligatoire la domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation par le décret n° 736 et son arrêté d'application n° 0019 en 1986. Cette loi n'est pas ou peu appliquée, ce refus de souscrire aux assurances locales constitue un manque à gagner énorme aux sociétés d'assurance. Il faut mettre en place un système de contrôle plus efficace dans les administrations publiques chargées du contrôle et aux compagnies d'assurance du marché a plus de dynamisme pour améliorer cette situation, même si le Tchad est un pays sans littoral et enclavé. Cet enclavement entrave sérieusement sur les échanges commerciaux du pays avec l'extérieur. Sans oublier le fait que le Tchad est un grand pays d'importations des marchandises.



## ABSTRACT

The requirement for domiciliation of import-related insurance was originally an initiative of the United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), whose studies had shown that development through services to developed countries. To stop this flight of capital, UNCTAD recommended that these countries take the necessary measures to stimulate the growth of their domestic insurance markets through on-site retention of insurance premiums on import faculties, advocating prohibit incoterm CAF (cost insurance and freight) on imports and impose imports only FOB (Franco on board).

All these countries deplore the fact that transport insurance for their imports escapes them and they do not want to continue to contribute to the prosperity of large foreign insurance companies to the detriment of local insurance companies. CIMA member countries have also adhered to this recommendation by UNCTAD. The Insurance Code of these States in its Book II, Chapter II and Article 278 makes the insurance of the import faculties obligatory, leaving the possibility for each State, each one in his own area, to take steps to make this insurance compulsory.

This is despite the opposition of some countries and international institutions that see this initiative as a breach of freedom of international trade. In 1985, the Chadian legislator made compulsory the domiciliation of insurance on import faculties by the decree n ° 736 and its application stop n ° 0019 in 1986 year after. Despite this regulatory framework and all the legitimacy of this measure that aims to transform national insurance companies finally they can fully play their role of investors. The law is not or little applied, this deliberate refusal or not to subscribe to local insurance greatly penalizes the companies and constitutes a huge loss of earnings to the State.

A more effective control system should be put in place in the public control administrations and market insurance companies have more dynamism to sell this product, even if Chad is a landlocked country, isolation seriously hampers trade with the outside world. Without forgetting the made that country big importer.



## SOMMAIRE

|                                                                                                                                                      |           |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Dédicaces .....                                                                                                                                      | i         |
| Remerciements.....                                                                                                                                   | ii        |
| Liste de sigles et abréviations .....                                                                                                                | iii       |
| Liste des tableaux.....                                                                                                                              | iv        |
| Liste des figures .....                                                                                                                              | v         |
| Résumé.....                                                                                                                                          | vi        |
| ABSTRACT.....                                                                                                                                        | vii       |
| INTRODUCTION GENERALE .....                                                                                                                          | 1         |
| PREMIERE PARTIE : L'INSTITUTION DE LA REGLEMENTATION, D'UNE ASSURANCE OBLIGATOIRE DES FACULTES A L'IMPORTATION ET DE SA DOMICILIATION AU TCHAD ..... | 7         |
| <b>Chapitre 1 : BREF APERÇU SUR LE COMMERCE AU TCHAD ET LA DOMICILIATION SUR FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION.....</b>                             | <b>9</b>  |
| Section I :Bref aperçu sur le commerce extérieur au Tchad.....                                                                                       | 9         |
| Section 2 : Domiciliation et obligations sur facultés maritimes à l'importation au Tchad.....                                                        | 15        |
| <b>CHAPITRE 2 : JUSTIFICATION DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION SUR FACULTES A L'IMPORTATION .....</b>                                                | <b>22</b> |
| Section 1 :L'intérêt de l'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés maritimes .....                                                    | 22        |
| Section 2 : La liberté du commerce international.....                                                                                                | 31        |
| SECONDE PARTIE : LA MISE EN ŒUVRE PRATIQUE DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION.....                                                                     | 34        |
| <b>CHAPITRE 1 : LE FONCTIONNEMENT PRATIQUE DU MARCHE D'ASSURANCES DES FACULTES AU TCHAD.....</b>                                                     | <b>36</b> |
| Section 1 :Les acteurs de l'obligation de domiciliation sur facultés à l'importation, et les risques assurables, .....                               | 36        |
| Section 2 : Les règles pratiques de souscription du contrat d'assurance..                                                                            | 39        |
| <b>CHAPITRE 2 : OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS .....</b>                                                                                            | <b>54</b> |
| Section 1 : Observations .....                                                                                                                       | 54        |
| Section 2 : les suggestions .....                                                                                                                    | 56        |
| CONCLUSION GENERALE.....                                                                                                                             | 63        |
| BIBLIOGRAPHIE.....                                                                                                                                   | 65        |
| Liste des Annexes .....                                                                                                                              | 66        |
| TABLE DES MATIERES .....                                                                                                                             | 70        |

## INTRODUCTION GENERALE

Les origines du transport maritime situent aux premières aventures commerciales par voie maritime en Méditerranée avec la civilisation Minoenne. A l'époque phénicienne en absence de monnaie d'échanges, le commerce reposait principalement sur des opérations de troc<sup>1</sup>. Le transport ne consistait pas en déplacement des marchandises d'un point à un autre, tant à aller qu'au retour, les propriétaires de navires (les armateurs) et des marchandises (marchands) se trouvaient dans la position hasardeuse de pari sur « la bonne arrivée » pour le retour au point de départ pour se protéger de ces risques liés à l'aventure maritime.

Le développement de l'assurance maritime va s'accroître entre le XV et XVII<sup>ème</sup> siècle. Il faut rappeler que l'assurance maritime est apparue au XIV<sup>ème</sup> siècle en Italie, puisque s'est rapidement étendue à l'ensemble des pays européens. C'est le résultat d'une longue évolution puisqu'elle ne remplacera réellement le système du prêt à la grosse qu'au XV<sup>ème</sup> siècle.

Cette période est marquée par le désir des premiers assureurs de mettre en commun leurs sources de renseignement afin de partager entre eux les risques qu'ils estiment importants. Les premières polices sont placées sous la protection de Dieu et la Sainte Vierge. On disait à l'époque « que celui qui assure recommande son âme à Dieu ».

L'assurance maritime a été pendant longtemps la seule forme d'assurance connue parce que les courants commerciaux empruntaient essentiellement la voie maritime ; les ports étant des lieux de transactions commerciales importantes. L'expansion des grandes cités à l'intérieur des pays a engendré le développement d'axes routiers, fluviaux, ferroviaires, puis aériens. L'assurance maritime a un champ d'activités plus large, c'est la raison pour laquelle l'on retrouve l'appellation d'assurance maritime et d'assurance transport.



Avec la croissance quasi exceptionnelle de la demande de transport, l'assurance maritime et transport joue un rôle de plus en plus important dans notre économie. La mondialisation implique le déplacement fréquent des marchandises et des outils de transport de plus en plus spécialisés, les déplacements sont exposés à des risques et ont besoin d'être protégés.

L'assurance transport de marchandises couvre les risques de dommages, pertes matérielles ainsi que pertes de poids ou de quantités, subis par les marchandises transportées. Car ces risques sont si nombreux, que les assureurs des marchandises transportées doivent concevoir des contrats appropriés pour la couverture de ces facultés ainsi exposées. Cette assurance joue le rôle d'un auxiliaire actif de commerce.

La garantie et la sécurité apportées par l'assurance transport de marchandises sont si bien appréciées depuis de longues dates par les usagers du commerce international, que le document d'assurance est devenu une pièce courante qui va soit accompagner la vente internationale ou soit traiter en parallèle avec elle. Elle est devenue l'une des pièces parfois indispensables pour l'ouverture du crédit bancaire.

Aussi, ce qui caractérise l'assurance transport de marchandises, c'est la diversité des modalités couvertures compte tenu des soucis particuliers des usagers du transport et de la spécificité des marchandises à transporter. Pour répondre à ce besoin de diversité, le principe adopté a été celui de la liberté des parties de régler comme elles l'entendent les conflits nés de la conclusion d'un contrat. Pour les entreprises, le moyen le plus sûr et la méthode la plus efficace de protéger leurs intérêts dans une opération, qu'il s'agisse du navire ou de la cargaison, est de leur laisser la possibilité de choisir librement leurs garanties en négociant sans contraintes les polices et clauses qui s'adaptent le mieux à la nature de leurs biens et aux risques auxquels ils peuvent être exposés.

En Afrique, l'assurance en générale et maritime en particulier ont été introduites durant la période coloniale. Les premiers assurés étaient des grandes maisons de commerce bordelaises qui avaient des comptoirs commerciaux dans les villes portuaires comme DAKAR, ABIDJAN, DOUALA et autres. Comme elles achetaient CAF (coût assurance et fret), l'assurance était souscrite en métropole auprès des sociétés d'assurances Françaises.

Au lendemain de l'accession des pays africains à l'indépendance, malgré la création des sociétés d'assurance de droit national, les importateurs ont continué d'acheter CAF et



de s'assurer à l'extérieur. Durant cette période, l'assurance transport occupait une portion congrue dans le portefeuille des compagnies d'assurance.

Après l'institution d'une réglementation commune à ces Etats africains. Le code CIMA, a pour but la transformation progressive des marchés d'assurances en un grand marché disposant de règles et d'une autorité commune tendant vers un meilleur équilibre de mécanisme institutionnel.

En ce qui concerne l'assurance des facultés à l'importation, le code CIMA ne reste pas muet sur la question. Il ne consacre qu'un seul article, l'article 278 qui ne s'intéresse seulement qu'à l'obligation de domiciliation des facultés à l'importation, objet de notre étude mais ne fait aucunement cas des exportations.

L'économie de l'ensemble des pays de la CIMA, à l'instar de la plupart de celle des pays en voie de développement, est lourdement tributaire du commerce extérieur. Cette situation se traduit par un volume très élevé d'échanges avec l'étranger.

Suivant la recommandation de la CNUCED<sup>2</sup> dont les études ont montré que des capitaux très importants sortaient des pays du tiers monde vers les pays développés par le biais des « services », nos Etats ont adopté, à partir de 1975 au Cameroun une politique d'obligation d'assurance des facultés à l'importation<sup>3</sup>.

L'objectif recherché par cette politique, c'est le maintien des primes dans les pays de destination des marchandises, et donc la conservation sur place des capitaux qui seront réinjectés dans l'économie sous forme de représentation des provisions techniques. Cette domiciliation des primes d'assurance transport sur le marché national devrait avoir pour conséquences :

- D'accroître très substantiellement la masse des primes, en même temps que leur rétention dans les pays, permettant une plus grande participation des sociétés d'assurance au financement de l'économie ;

---

<sup>2</sup> Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

- De renforcer l'épargne interne et d'améliorer les résultats de la balance des paiements ;
- De conférer une technicité aux assureurs transports locaux.

L'obligation de domiciliation des facultés à l'importation comporte deux aspects :

- ✓ Le premier aspect, c'est l'adoption d'une disposition législative ou réglementaire dont l'objet est de rendre obligatoire l'assurance des marchandises à l'importation ;
- ✓ Le second aspect, consiste à exiger que cette assurance soit souscrite auprès d'une société d'assurance agréée et installée dans le pays de l'importateur.

Malgré, l'existence de ces dispositions légales, il ne faut pas perdre de vue que l'assurance maritime exerce son activité sur le plan international c'est-à-dire sur des marchés ouverts.

Aujourd'hui, la domiciliation des risques de transport est devenue une pratique généralisée dans les pays en voie de développement, et, cela en dépit des critiques du FMI<sup>4</sup> de la Banque Mondiale et de certains opérateurs économiques des pays développés qui jugent cette mesure contraire à la liberté du commerce international surtout en cette ère de mondialisation de l'économie.

Le commerce international de marchandise se faisant en grande partie par la mer, ce sont les pays côtiers qui en tirent plus de profite. Les pays enclavés comme le Tchad ne sont pas du 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 des pays sans littoral et d'autres part du fait des règles et principes maritimes qui régissent l'ensemble du transport assuré dès lors qu'il y'a un trajet maritime même si cela ne représente qu'une partie du voyage.

Le manque de façade à la mer est lourd de conséquence pour les échanges commerciaux du pays avec d'autres Nations, car la mer est la principale voie de

---

<sup>4</sup> Fond Monétaire International



communication utilisée pour le commerce international. Avoir un accès direct à la mer est un atout majeur pour le développement d'un pays.

Au Tchad, l'obligation de la domiciliation de l'assurance sur facultés maritimes à l'importation a été instituée par le décret n°736 du 19 novembre 1985 et complétée par son arrêté d'application n°0019 du 02 avril 1986. A la lumière de cette disposition, il ressort que :

- Une assurance obligatoire, incombe à toutes personnes physiques ou morales pour toute importation de marchandise sur le territoire de la République du Tchad. ;
- Cette assurance doit être souscrite auprès d'une compagnie d'assurances agréée au Tchad soit par le truchement des intermédiaires d'assurance ;

Imprégné de réalités du terrain, nous sommes intéressés à une préoccupation particulière, qui fera l'objet de notre réflexion et qui constitue notre thème de mémoire intitulé « **Domiciliation de l'assurance sur facultés maritimes à l'importation au Tchad** »

Le choix de ce thème n'est pas un fait du hasard mais il est fonction de l'importance de la branche, et les textes de bases qui l'imposent. Il s'agira pour nous de voir comment se traduit dans les faits cette obligation d'assurance faite aux importateurs d'une part, à dégager les spécificités et difficultés inhérentes à la situation d'enclavement du pays.

Quels sont les chances de réussite de ce produit d'assurance dans un pays à très faible culture d'assurance, et comment les compagnies d'assurance du marché vivent-elles cela ?

Quels sont les moyens de contrôle mis en place par les autorités de contrôle ?

Nous allons faire un diagnostic critique des réalités de l'obligation d'assurance et de sa domiciliation au Tchad.

Notre travail sera axé sur deux grandes parties et chacune des parties comprendra deux chapitres.

- La première partie nous permettra d'étudier l'institution d'une réglementation d'assurance obligatoire et la domiciliation de l'assurance sur facultés maritime à l'importation.
- La deuxième partie sera consacrée à l'analyse de la mise en œuvre pratique de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation et de sa domiciliation.



**PREMIERE PARTIE : L'INSTITUTION DE LA  
REGLEMENTATION, D'UNE ASSURANCE  
OBLIGATOIRE DES FACULTES A  
L'IMPORTATION ET DE SA DOMICILIATION AU  
TCHAD**

Le Tchad, comme dans l'ensemble des colonies françaises, l'activité des assurances est régie par les textes Français notamment la loi française du 13 juillet 1930.

Avec l'avènement du traité CIMA l'ensemble de ces pays d'Afrique se sont dotés d'une législation commune, prenant en compte les réalités africaines, le code CIMA.

Le Tchad a institué, pour la première fois, une loi en 1965 ci-haut souligner après son accession à l'indépendance, relative à une obligation d'assurance en matière de la circulation des véhicules terrestre à moteur. Vingt ans après, une deuxième obligation assurance voit le jour, celle d'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

Le décret n°736 du 19 novembre 1985 et son arrêté d'application n°0019 du 02 avril 1986 rendant obligatoire la souscription d'une assurance pour toute importation de marchandises en République du Tchad. Enfin le décret 737 portant assurance obligatoire des risques relatifs à la construction du 19 novembre 1987. Il faut noter que, le code des assurances des Etats membres de la CIMA en son article 278 laisse la possibilité aux législations nationales d'instituer et d'organiser l'obligation d'assurance des facultés importées.

Ces textes instituant par là une double obligation d'assurance, la première une obligation d'assurer les marchandises importées et la seconde est celle de souscrire cette assurance auprès d'un organisme d'assurance agréée et installée au Tchad.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, nous estimons utile de faire un bref aperçu sur le commerce extérieur au Tchad, puisqu'il s'agit de l'assurance des facultés qui est un accessoire de l'activité commerciale (la vente), d'analyser cette réglementation en examinant son obligation d'assurance et sa domiciliation. Ensuite nous verrons la justification d'une obligation des marchandises importées et de sa domiciliation.



# **Chapitre 1 : BREF APERÇU SUR LE COMMERCE AU TCHAD ET LA DOMICILIATION SUR FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION**

Ce chapitre a pour objectif de faire un bref aperçu sur le commerce extérieur au Tchad et présenter par la suite l'obligation d'assurance sur facultés à l'importation et sa domiciliation au Tchad.

## **Section I : Bref aperçu sur le commerce extérieur au Tchad**

Ici, il sera question de relever les difficultés rencontrées par le commerce au Tchad et nous ferons les points sur les situations des échanges commerciaux.

### **Paragraphe 1 : Difficultés rencontrées par l'économie Tchadienne**

L'économie tchadienne est dépendante des échanges extérieurs. Cependant, plusieurs facteurs freinent son évolution à savoir : l'environnement économique des affaires morose, et la situation d'enclavement.

#### **A. La conjoncture économique actuel du Tchad**

Depuis fin 2014, l'économie tchadienne est frappée de plein fouet par les problèmes qui sont :

- ✓ La crise sécuritaire notamment la menace terroriste en se régionalisant a fortement perturbé les échanges commerciaux du Tchad avec ses voisins. Les conflits qui se déroulent aux frontières du pays est non seulement un problème sécuritaire mais aussi économique rendant de ce fait dangereux les routes qui relient N'Ndjamena à Maiduguri au Nigeria, Maroua au Cameroun et, au-delà, du port de Douala au Cameroun, principale débouché maritime du Tchad.

En effet, la menace de cette secte dans la région de l'Extrême-Nord du Cameroun et ses attaques sur le Tchad a conduit à la fermeture provisoire de la frontière avec le Nigeria ont ralentie les trafics entre ces Etats. Cette pression a réduit les importations et les exportations du pays.

- ✓ la chute du cours du baril de pétrole, qui a atteint 30 dollars en janvier 2016est un autre choc, aux conséquences encore plus importantes pour l'économie tchadienne .Elle a provoqué une baisse très importante dans les recettes de l'Etat puis que le

pétrole est la principale source d'exportation avec 80%<sup>5</sup> recette Budgétaire de l'Etat. Actuellement les recettes hors pétrole ne représentent que 13% du PIB (produit intérieur brut) les bétails et la gomme arabique, le coton, arachides etc.

## **B. L'environnement des affaires au Tchad**

Au Tchad les pouvoirs publics ont organisé le secteur privé au sein de la Chambre de Commerce et d'Industrie, Agriculture, des Mines et d'Artisanat dotée d'une personnalité civile et de l'autonomie financière placée sous la tutelle du Ministère de l'économie.

Le secteur privé tchadien est composé d'un secteur informel large et dynamique, et d'un secteur formel embryonnaire qui peine à trouver ses marques dans un environnement physique et institutionnel peu incitatif. Nous avons le secteur primaire (production et commercialisation) et qui occupe plus de 80% de la population active, le secondaire (transformation) et tertiaire (transport, banque, assurances...). Le secteur d'activité reflète les principales caractéristiques du pays. Il dépend d'une économie très limitée basée sur l'agriculture et l'élevage. Du fait des contraintes liées à l'enclavement, au manque de structure de transport et à la crise énergétique, le produit agro-pastoral bénéficie peu de transformation.

Le secteur informel se développe et tend à s'élargir à cause de la pression fiscale et de nombreux obstacles institutionnels auxquels sont confrontés les acteurs économiques tchadiens.

En effet, le secteur formel est fortement pénalisé et souffre sous le poids d'une fiscalité forte, et surtout des multiples sollicitations de la part des autorités ; qu'il s'agisse de la douane, des impôts, de la société d'eau et d'électricité ou simplement du cadre juridique inapte pour protéger les opérateurs économiques rendant ainsi l'environnement des affaires très difficile<sup>6</sup>.

---

<sup>5</sup> Institut National de la Statistique des Etudes Economiques et Démographiques

<sup>6</sup> Rapport sur l'état du secteur privé Tchadien de M.Nadjitangar Yamtébaye



Sur le plan sous régional, même si le Tchad fait partie de la Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale (CEMAC) et qu'il dispose d'un droit des affaires modernes dans le cadre de l'Organisation pour Harmonisation en Afrique de Droit des Affaires (OHADA), l'environnement des affaires reste difficile principalement à cause de non application des lois dont le pays dispose.

### **C. L'enclavement du Tchad**

Le Tchad couvre une superficie de 1 284 000 km<sup>2</sup>, et occupe le 4<sup>e</sup> rang des pays les plus vastes d'Afrique après l'Algérie, la République Démocratique du Congo et la Libye. Le Tchad partage des frontières communes avec la Libye au Nord, le Soudan à l'Est, le Cameroun, le Niger et Nigeria à l'Ouest et la République Centrafricaine au Sud.

Le manque de façade à la mer est lourd de conséquence pour les échanges commerciaux du pays avec d'autres Nations, car la mer est la principale voie de communication utilisée pour le commerce international. Avoir un accès direct à la mer est un atout majeur pour le développement du pays. Cette position de sans littoral du Tchad est donc un sérieux désavantage. Le port le plus proche est celui de Douala au Cameroun avec plus de 1700km de la Capitale tchadienne. A cela s'ajoute, le temps de passage portuaire des marchandises et produits importés qui peuvent mettre deux fois plus de temps pour sortir du port à leur destination (3 à 4 semaines).

L'inefficacité du système portuaire favorise les retards et le cout élevé de transport des marchandises jusqu'à leur destination. L'absence de voie ferrée, la non navigation des fleuves et Lacs en toute saison, fait que la route reste la seule voie de transport la plus utilisée. Le transport aérien étant également limité faute de flotte d'avion.

### **L'absence de voie ferrée**

Le manque de voie ferrée est un handicap dans le transport des biens et des personnes. Les constructions des chemins de fers sont restées toujours au stade de projet : le projet du prolongement du chemin de fer N'Gaoundéré (Cameroun)-N'Djaména et de Nyala au (Soudan)- N'Djaména. Espérons que cela se concrétise pour rendre fluide le transport des marchandises et des personnes.

## **1. L'innavigabilité des fleuves et du Lac –TCHAD**

Autre difficulté aux échanges commerciaux au Tchad est le non navigation des fleuves Chari et Logone en toute saison qui ne restent que pour les échanges intérieurs. Le Lac-Tchad est utilisé pour les exportations et importations entre le Tchad, le Niger et le Nigeria mais la situation sécuritaire actuelle ne rend pas viable une telle exploitation. Le réseau routier est la seule voie. Si elle est bien entretenue, il serait le seul levier de développement et permettra de désenclaver le pays en accédant à la mer par le Port de Douala au Cameroun et le Port du Nigéria où passe 90% du fret international.

Le Tchad peut également accéder à la mer Méditerranée via la Libye mais depuis la révolution Libyenne, le trajet est devenu dangereux. Ce couloir était dans les années 2010 utilisé par le Programme Alimentaire Mondial (PAM) pour acheminer de l'aide humanitaire aux réfugiés soudanais. D'autres produits d'importations proviennent d'Algérie, Tunisie des pays de Moyen Orient de Cotonou (Benin) et aussi par le port Soudanais par l'est du pays.

Depuis 2015 les marchandises importées du Cameroun devaient emprunter une route plus longue en passant par N'gaoundéré-Moundou- N'Djamena du fait de la dégradation de la route ce qui augmente le cout de transport que craignent les opérateurs économiques.

### **Paragraphe 2: La situation des échanges commerciaux**

Le Tchad est un pays à vocation Agro-pastorale, mais très peu industrialisé ; ce qui oblige à importer d'énormes quantités des biens d'équipement et de consommations de toutes natures en vue de satisfaire les besoins sans cesse croissants. Les importations du pays sont importantes qu'aux exportations entraînant une dégradation du tissu économique d'où un déséquilibre de sa balance commerciale qui reste toujours déficitaire, provoquant ainsi une dépendance des échanges commerciaux tournés vers l'extérieur.

#### **A. Une balance commerciale chroniquement déficitaire**

La balance commerciale du Tchad depuis plus d'une décennie n'a cessé de se détériorer, creusant chaque année un peu plus d'écart entre les importations qui augmentent et les exportations qui baissent. Ce déficit très accru de la balance commerciale a beaucoup plus pour origine la chute du prix de baril du pétrole. Le choc pétrolier a exercé un impact négatif sur la balance de paiement. En 2016, la croissance estimée à 4,7% est



en recul d'un point par rapport au taux de 5,8% et 5.9% atteint respectivement en 2014 et 2015<sup>7</sup>.

Il faut noter que la baisse du pouvoir d'achat des pays africains est due à l'effritement de la monnaie, l'absence de la diversification du tissu économique est à l'origine des exportations des matières premières sur le marché international qui constituent l'essentiel de leurs ressources.

**Tableau 1: Evolution de la balance commerciale du Tchad de 2010 à 2017(en milliard de Francs CFA)**

| ANNEES                     | 2010    | 2011    | 2012    | 2013    | 2014     | 2015    | 2016     | 2017     |
|----------------------------|---------|---------|---------|---------|----------|---------|----------|----------|
| <b>Exportation</b>         | 392,689 | 472,610 | 475,775 | 434,669 | 475,602  | 324,840 | 324,753  | 283,566  |
| <b>Importation</b>         | 464,090 | 508,183 | 520,789 | 506,123 | 591,209  | 406,354 | 441,564  | 415,742  |
| <b>Balance Commerciale</b> | -71,401 | -35,573 | -45,014 | -71,454 | -115,607 | -81,514 | -116,811 | -132,176 |
| <b>Taux de couverture</b>  | 84,61%  | 93,00%  | 91,36%  | 85,88%  | 80,45%   | 79,94%  | 73,55%   | 68,21%   |

Source :INSEED

Le déficit de la balance commerciale semble s'installer de manière chronique et permanente au Tchad. Ce déficit permanent montre que le Tchad est un grand pays d'importations avec un taux de couverture de plus de 80%, d'importations ; ce qui suppose des sorties importantes de devises.

L'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés peut être considérée comme un instrument qui pourra aider à amortir un peu la sortie des capitaux si au moins les primes d'assurance relatives aux importations sont retenues sur place.

Le déséquilibre permanent entre les importations et les exportations du Tchad montre à suffisance que le commerce extérieur du pays, se développement en faveur d'une relation commerciale de plus en plus ouvert vers l'extérieur.

<sup>7</sup> Bulletin d'information du Ministère des Finances et du Budget novembre 2016

## **B. Ouverture au commercial international**

Le pays est relativement ouvert aux échanges internationaux qui représentent 60% de son PIB. Le Tchad demeure néanmoins plutôt fermé aux importations avec des droits de douane de 15,1% en moyenne. Il a adopté les tarifs extérieurs communs à la Communauté Economique et Monétaire des Etats de l'Afrique Centrale (CEMAC) et de la communauté des Etats du Sahel du Sahara (CEN-SAD). Le pays est aussi membre de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) depuis 1996. Malgré le libre-échange entre les Etats de la CEMAC, les échanges commerciaux restent faibles en raison des barrières non tarifaires dans la région.

### **1. Les exportations**

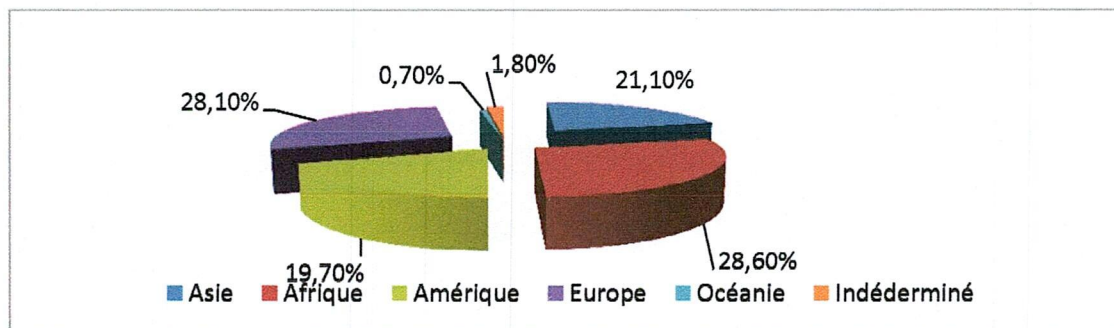
Les exportations à destination des pays africains ont augmenté d'au moins jusqu'à atteindre 65% représentant l'ensemble des opérations, devant l'Europe avec 32%. Selon l'INSEED Le Nigeria devient le principal client du Tchad avec 70% des exportations hors pétrole vers ce pays en 2015

### **2. Les importations**

Le Tchad importe les machines et des équipements de transports des produits industrialisés, des denrées alimentaires et du textile. La répartition des produits importés par continent montre que l'Afrique est la première partenaire du Tchad en matière des importations. Elle participe à 28,61% aux importations totales en 2015. Les importations du Tchad sont à 28,50% d'origines Européennes, 21,14% d'origines Asiatique, 19,67% d'origines Américaine. La participation de l'Océanie reste très faible 0,72% et le reste d'origines indéterminées. Le graphique ci-dessous résume les importations du Tchad par continent.



**Figure 1 : Répartition par continent des marchandises importées par le Tchad en 2016**



Source : INSEED 2016

NB : la part est calculée sur le total des importations du pays d'origines des produits.

## **Section 2 : Domiciliation et obligation sur facultés maritimes à l'importation au Tchad**

Dans cette section nous évoquerons d'abord du contenu des textes et ensuite nous nous attellerons sur la portée de la réglementation.

### **Paragraphe 1 : Le contenu de la réglementation**

L'obligation d'assurance en matière des facultés importées instituée par le décret 736 précisera le champ d'application de l'obligation, les modalités de souscription de l'assurance et enfin les sanctions prévues en cas d'infraction à l'une de ces dispositions.

#### **A. Le Champ d'Application de la réglementation**

Le champ d'application définit les marchandises concernées et les personnes assujetties à l'obligation d'assurance.

##### **1. Les marchandises concernées par l'obligation d'assurance**

Toute marchandise importée au Tchad sans exception est soumise à l'obligation d'assurance. C'est ce qui ressort de l'article 1<sup>er</sup> du décret 736 du 19 novembre 1985 qui dispose en effet que " les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Tchad

pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République du Tchad''

Cette disposition est d'ordre de générale mais, il est complété par son arrêté d'application N°0019/MFM/MEC/DG/SGA/86 du 02 avril 1986, qui fixe les conditions d'application de ce décret qui dispose en son article 1<sup>er</sup> que « l'obligation d'assurance instituée par le décret 736, s'applique aux facultés ou marchandises à l'importation dont la valeur FOB atteint 500 000 (cinq cent mille francs FCFA).

L'article 2 du même arrêté dit que le mode d'assurance est librement fixé par les parties. Toutefois à défaut d'une couverture'' Tous Risques'' l'assurance doit être faite aux conditions minima de la garantie Franc Avaries particulières Sauf (FAP Sauf). Pour tout autre mode de transport, l'assurance est obligatoire et, est limitée à la couverture perte totale. « Tout le transport est maritime dès lors qu'il comporte un trajet maritime si minime soit-il » art 2 alinéa de l'arrêté d'application n° 0019.

Toute assurance souscrite sur les marchandises à l'importation donne lieu à la délivrance d'un document justificatif (le certificat d'assurance). Aussi, toute licence d'importation doit être délivrée en valeur FOB (Coût et fret) uniquement précise l'article 6 du même arrêté.

Après avoir examiné les marchandises concernées, nous verrons les personnes sur lesquelles pèsent l'obligation d'assurance des facultés à l'importation.

## **2. Les personnes assujetties**

Comme ci-haut signalé, l'obligation d'assurance des facultés à l'importation et sa domiciliation au Tchad s'impose à tous. C'est ce qui ressort de l'article 1<sup>er</sup> du décret 736, dispose que « les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurances agréée au TCHAD pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République du TCHAD ».

Les personnes physiques ou morales peuvent être des particuliers et de commerçants, qui importent des marchandises dans un cadre privé ou commercial. Il faut rappeler que seul l'Etat est dispensé de l'obligation d'assurer les importations prévues par ce décret.



Par Etat, il faut entendre les services administratifs centraux et leurs représentations au niveau régional et local (exemple : Ministères, services départementaux ou arrondissements), les services des collectivités territoriales décentralisés (arrondissements, villes communes), et les établissements publics à caractère administratif (exemple : Universités, ENAM) à l'exclusion des offices et sociétés d'économie mixte et des établissements publics à caractère industriel ou commercial.

Ladite disposition ne s'applique qu'à la seule importation réalisée directement par l'Etat ou ses démembrements cités- ci-dessus et ne peut en aucun cas être reconnu à leurs fournisseurs. L'Etat reste son propre assureur, parce qu'on estime qu'il est suffisamment solvable.

Nous verrons quelles sont les modalités que la loi prévoit en matière de souscription de cette assurance.

## **B. Modalités de souscription de l'assurance**

La loi pose les règles de choix de la garantie et la liberté des parties, la durée de l'assurance, et la délivrance d'un document justificatif d'assurance.

### **1. Les garanties offertes et la liberté des parties au contrat**

Les parties au contrat disposent d'une liberté dans le choix du mode d'assurance et sont tenues de respecter les garanties minimales prévues par la réglementation. Ainsi, en cas de transport maritime, l'idéale est de souscrire une garantie aux conditions de la police Tous Risques qui offre une couverture plus étendue. Mais à défaut de cette garantie, la loi exige que l'assurance soit souscrite aux conditions de la police Franc Avarie Particulière Sauf (FAP Sauf).

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture perte totale.

### **2. La durée de l'assurance**

La police d'assurance maritime des marchandises couvre les facultés pendant tout le temps que durera le voyage et en tous lieux où les marchandises sont exposées aux risques jusqu'à leur lieu final de destination. Elle offre à l'assuré une couverture unique et continue quelles qu'en soient les modes de transports successives (transports multimodaux)

et la durée du voyage. Cette assurance offre une garantie de bout en bout. L'article 3 de l'arrêté d'application du décret 736 dispose que « les marchandises ou facultés transportées doivent être garanties depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'au point de livraison au TCHAD ».

Mais, il y a lieu de remarquer la différence entre les séjours aux ports d'escale, de transbordement et de chargement et ceux aux ports de destination. Généralement, les conditions générales fixent un délai limite au-delà duquel la responsabilité de l'assureur est dérogée.

Les conditions générales de la police maritime laissent à l'assuré pour le séjour à destination un délai qui est fixé à 30 jours si le lieu de destination est un port, et à 15 jours si ce lieu est un point à l'intérieur. Cependant, une exception est faite en ce qui concerne la prolongation de la durée : les facultés assurées pour les voyages déterminés moyennant les primes basées sur les trajets et conformes aux routes directes suivies par le navire. Souvent, il peut y arriver des cas d'imprévisibilités, où le voyage sera prolongé au-delà de la durée normale par exemple les cas de déviation de navire, ou de transbordement, l'assuré est tenu d'annoncer à avance à son assureur qui fixe la prime en tenant compte de cette nouvelle donne. Eventuellement une surprime à payer.

En transport aérien : les risques à la charge des assureurs demeurent couverte sans surprime en cas d'escale directe avec ou sans transbordement, et éventuellement avec surprime en cas de d'escale directe ou immobilisations forcées de route, de voyage, d'aéronef ou d'utilisation forcée de tout moyen de transport.

En transport terrestre : en cas de prolongement de la durée du voyage du fait de l'assuré, de ses proposés, ou ayants droits, la garantie cesse en cours de transport à l'expiration d'un délai de 15 jours à compter de la date où l'expédition a été immobilisée, que les marchandises soient déchargées ou non. En cas de prolongement l'assureur est en droit de demander une surprime à moins que la prolongation ait pour origine un risque couvert par le contrat.

L'alinéa 1 de l'arrêté n° 0019 précise que "les parties peuvent convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires au voyage maritime ou aérien". La souscription de l'assurance sur les marchandises à l'importation susvisée donne lieu à la délivrance d'une certification d'assurance.



### **3. Le document justificatif ou de présomption d'assurance**

La souscription de l'assurance donne lieu à la délivrance d'un document remis à l'assuré et devant tenir lieu de présomption de l'assurance. C'est ce qui ressort de l'article 4 de l'arrêté 0019 du 02 avril 1986. L'article 5 dispose que « le certificat d'assurance est établi en six exemplaires et ventilé entre les différents services impliqués (ministère de l'économie et de commerce, le service des finances et la Direction Générale de la Douane et Droits Indirects) et l'original à présenter à l'assureur par l'assuré en de cas sinistre et un autre exemplaire est gardé dans les archives chez l'assureur.

En cas de perte ou de vol du certificat d'assurance, l'assureur délivre un duplicata sur simple demande de la personne au profit de laquelle le certificat original a été délivré. Le même arrêté précise que « toute licence d'importation doit être délivrée en valeur FOB (Cout et Fret) uniquement.

Enfin la loi a prévu des sanctions en cas d'infractions relatives à l'obligation d'assurance des facultés ou marchandises à l'importation.

#### **C. Sanctions pour Infraction à la réglementation**

Les contrevenants aux dispositions relatives à l'obligation d'assurance facultés à l'importation sont passibles des sanctions pouvant aller d'une peine d'amende, à une peine d'emprisonnement, ou les deux à la fois.

##### **1. L'amende**

Le décret prévoit de sanctionner tous les importateurs qui n'observent pas l'obligation d'assurance instituée par la législation d'une peine d'amende constituée d'une pénalité de 25% sur la valeur de la marchandise ou faculté importée selon article 3. Le non-respect de la réglementation peut se justifier par le fait que l'importateur souscrit une assurance hors du TCHAD ou soit ne souscrit aucune assurance, malgré l'obligation d'assurance qui lui est faite d'assurer sa marchandise auprès d'un organisme d'assurance localement agréée, aussi, la sanction peut consister en une peine d'emprisonnement.

##### **2. L'emprisonnement**

La loi fixe la durée d'emprisonnement de 12 mois et précise que l'emprisonnement peut être infligé en même que l'amende. Il faut souligner que la loi ne précise pas dans

quel cas le contrevenant peut écoper d'une peine d'amende ou de l'emprisonnement. Aussi, le choix de la sanction, à appliquer dépend de l'appréciation des autorités chargée du contrôle et respect de la loi ; ce qui laisse la possibilité d'abus de la loi par de l'agent. Les condamnations à des peines de prison ferme pour non-respect de l'obligation d'assurance sur facultés à l'importation sont rares, voire inexistantes, compte tenu de ce qui se passe sur le terrain. Dans la plupart des cas, les sanctions s'arrêtent aux amendes ou bien contraindre l'importateur à souscrire une assurance locale afin de satisfaire à la procédure de dédouanement, bien que la marchandise est arrivée à destination et n'encourt aucun risque. On parle de la double assurance lorsque l'importateur a acheté CAF.

## **Paragraphe 2 : La portée de la réglementation**

L'obligation d'assurance sur facultés maritimes à l'importation au Tchad est réglementée par les textes qui instituent une double obligation : il y a d'une part, une obligation d'assurer les marchandises et d'autre part celle qui exige que les marchandises soient souscrites auprès d'une société d'assurance agréée au Tchad.

### **A. Obligation d'assurance des facultés à l'importation au Tchad**

Le Tchad est un pays à très faible culture d'assurance comme nous l'avons dit, le seul produit connu du public est l'assurance de la responsabilité civile automobile parce que rendue obligatoire en 1965 par l'ordonnance n°01/CD du 06 février portant institution d'une obligation d'assurance en matière de circulation de véhicule terrestre à moteur qui fait obligation à tout propriétaire du véhicule terrestre à moteur de l'assurer. C'est après quelques années, en 1985, que les assurances facultés à l'importation ont vu le jour et les assurances Tous Risques Chantier sont rendues obligatoires à leur tour.

Le décret 736 relatif à l'obligation d'assurance à l'importation dit que l'assurance s'impose à toute importation sans précision particulière, mais il y a lieu de signaler que pour toute importation, l'importateur doit souscrire une assurance, mais il y a un seuil en valeur à partir duquel l'assurance devient obligatoire. Cette loi est vieille de trente-trois ans ne semble pas être connue de grand public tchadien moins encore dans le monde des opérateurs économiques, les professionnels de transport, les particuliers et certains agents de douanes qui ont la charge de veiller à son application.

Beaucoup d'importateurs continuent à se poser la question sur les biens fondés de l'institution d'une telle assurance, d'autres ignorent l'existence de cette assurance, car en



cas de sinistre ce sont eux même qui supporteraient seuls les conséquences pécuniaires résultant de ce sinistre et voient en cela comme une taxe imposée par l'Etat.

Un tel raisonnement témoigne de la méconnaissance de ce produit d'assurance qui ne comporte que des avantages à l'importateur alors que rares sont des personnes qui se présentent au guichet des compagnies d'assurance pour souscrire cette assurance. L'Etat doit prendre des mesures draconiennes pour que cette réglementation soit respectée et appliquée sinon ce texte risque de tomber en désuétude.

## **B. L'obligation de domiciliation**

L'obligation de domiciliation dépend de l'obligation principale d'assurer les marchandises importées. Aucune personne ne doit y déroger à cet article 1<sup>er</sup> du décret 736 du 19 novembre 1985. De toute façon, l'assurance doit être souscrite auprès d'un organisme d'assurance agréé en République du Tchad. Selon ce décret, toute marchandise importée sur le territoire du Tchad qui doit être soumise à l'obligation d'assurance et doit être souscrite directement auprès de l'organisme d'assurance ou par l'intermédiaire des personnes physiques ou morales habilitées, conformément à la réglementation en vigueur à présenter des opérations d'assurances au Tchad. Pour toutes les importations des marchandises à destination du Tchad, l'importateur est tenu d'acheter en valeur FOB<sup>8</sup> au moment de la vente.

Or, dans la pratique, beaucoup d'importations se font sur la base de la valeur CAF, ce qui pose problème entre les importateurs et les autorités chargées du contrôle. Ainsi, les importateurs pour se conformer à la réglementation en vigueur sont obligés de prendre une deuxième assurance juste pour avoir une attestation en vue de faciliter les formalités douanières.

---

<sup>8</sup> FOB : Free on Bord

## **CHAPITRE 2 : JUSTIFICATION DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION SUR FACULTES A L'IMPORTATION**

Nous développerons ce chapitre à travers deux sections l'intérêt de l'obligation d'assurance facultés à l'importation. Nous nous intéresserons ensuite sur la portée de cette obligation vis-à-vis de commerce international.

### **Section 1 : L'intérêt de l'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés maritimes**

La plupart de nos opérateurs économiques continuent toujours de s'interroger sur l'intérêt que l'assurance transport des facultés leur procure. Ce qui se justifie par le fait qu'une grande partie des expéditions à l'intérieur du pays sont réalisées sans une couverture d'assurance et même les importations bien qu'obligatoire. Si c'est n'est que quelques industriels (les Brasseries du Tchad, la Compagnie sucrière du Tchad, Marketing Total...) et quelques particuliers qui souscrivent, les contrats d'assurance transport pour leurs marchandises lorsque qu'ils jugent nécessaire.

En effet, pour acheminer un bien d'un lieu à un autre, ce bien court le risque de perte et cela doit être une préoccupation majeure pour tout commerçant, industriel, ou tout professionnel de transport, de recourir à une assurance couvrant ses marchandises.

Nous verrons les avantages de la souscription d'une assurance sur les facultés à l'importation et en quoi l'obligation de domiciliation peut-elle être un outil de financement de l'économie et comment cela permettra-t-il aux compagnies d'assurances nationales d'augmenter substantiellement leur chiffre d'affaires ?

#### **Paragraphe 1 : l'avantage de la souscription du contrat d'assurance sur facultés à l'importation.**

Le risque est transféré à l'assureur par l'achat d'un contrat d'assurance, étant entendu que le transport maritime peut faire intervenir plusieurs modes de transport, la couverture de l'assuré est unique et continue, la durée du transport et enfin, nous parlerons de la limitation de responsabilité du professionnel de transport.



## **A. Le transfert du risque**

Le transfert de risque à un assureur consiste à acheter la couverture d'assurance, c'est une forme la plus classique de transfert pour le financement des risques et « indemniser » des sinistres ; c'est le rôle des assureurs professionnels.

Par cet acte, l'importateur, l'exportateur, le transporteur décharge les risques auxquels leurs marchandises sont exposées au cours de leur transport à l'assureur, en les mettant à l'abri des conséquences pécuniaires d'une éventuelle perte ou dommage subis par leurs marchandises. Ils seront pris en charge en vertu du contrat d'assurance.

## **B. L'unicité et la continuité de la couverture**

Le transport est qualifié de maritime dès lors qu'il comporte un trajet maritime, si minime soit-il. Ainsi, en souscrivant à une assurance maritime, le chargeur bénéficiera d'une couverture unique et continue depuis la prise en charge des marchandises du pays d'origine depuis le magasin de l'expéditeur jusqu'à leur destination finale quel qu'en soit le mode de transport utilisé et la durée du transport.

## **C. Les modes de transport**

La couverture d'assurance des marchandises dont bénéficie l'assuré est une garantie continue et de façon ininterrompue ; ce qui signifie que quels qu'en soient les modes de transport (maritimes, terrestres, aériens, ferroviaires, fluviales...) qui sont utilisés dans la chaîne du voyage, c'est la même assurance qui jouera jusqu'à la fin de l'expédition. Ce qui est un grand intérêt pour le chargeur en matière du temps à gagner en argent et moins de formalités administratives en cas de sinistre, il doit s'adresser à un seul assureur.

La police maritime souscrite, réalise ainsi l'unicité et la continuité de la couverture même si le trajet maritime n'est pas le principal :

Exemple à titre illustratif : une cargaison de marchandises qui quitte le port de Havre à Douala pour destination finale la capitale tchadienne N'Djamena. Cette marchandise voyagera d'abord du port d'embarquement de Havre par voie maritime pour le port de Douala, de Douala à Yaoundé et N'Gaoundéré par la voie ferroviaire, ensuite, elle sera embarquée dans un camion par la voie routière de

N'Gaoundéré via Moundou capitale économique du Tchad pour en être enfin acheminée jusqu'à N'Djamena. Il convient de souligner que l'application de la police maritime aux trajets non maritime (ferroviaire et routière) n'est possible qu'en raison d'un trajet maritime.

## **D. La limitation de responsabilité en matière de transport**

Le principe en matière de responsabilité en cas de transport après-vente est dicté par l'article 100 du code de commerce : « les marchandises sorties du magasin du vendeur voyagent aux risques et périls de leur transporteur ». Les marchandises voyagent aux risques de ces derniers. Beaucoup d'importateurs refusent délibérément de souscrire à un contrat d'assurance pouvant couvrir leurs facultés. Mais, ils se réfugient derrière l'assurance couvrant responsabilité civile du transporteur, commissionnaire ou transitaire. Or La responsabilité de ces personnes n'est pas sans limite. L'importateur peut se retrouver à découvert en cas de sinistre du fait de la limitation de responsabilité dont bénéficient ces derniers, et également les causes d'exonérations de responsabilité les dispensent de la prise en charge du sinistre.

### **1. La limitation de responsabilité du transporteur**

Quel que soit le mode de transport, le transporteur assume une responsabilité contractuelle en délivrant un titre de transport. Il assume une obligation de résultat ; celle de remettre les marchandises au lieu de destination dans l'état où les marchandises lui ont été remises. Sauf à invoquer les causes d'exonération légale, mais Cette responsabilité est toujours limitée en montant ; raison valable pour les propriétaires des marchandises transportées qu'ils soient acheteurs ou vendeurs selon les termes du contrat de vente, ont un intérêt à assurer les risques du transport étant donné que la mise en œuvre de la responsabilité est lente, limitée et incertaine. L'institution de la limitation de responsabilité du transporteur maritime est l'œuvre des conventions internationales.

### **2. La limitation de responsabilité du transitaire**

En réalité, le terme de transitaire peut regrouper plusieurs intermédiaires de transport. Le transitaire peut être soit un mandataire, soit un entrepositaire ou soit un commissionnaire de transport. Le transitaire est responsable des transporteurs qu'il a



choisis. Le chargeur peut donc penser qu'en cas de sinistre, il lui suffit simplement de se retourner contre le transitaire pour obtenir la réparation des dommages subis par les marchandises même si cela semble être facile. Sur le plan procédural, il convient de souligner que cette responsabilité du commissionnaire n'est pas absolue.

En effet, le transitaire de transport bénéficie des cas d'exonération aussi bien pour ses propres fautes que celles de ses préposés. Il n'est soumis à aucune limitation légale de responsabilité<sup>9</sup>.

Ainsi le chargeur a intérêt à ne pas compter sur la responsabilité du transporteur où du transitaire, il doit souscrire son propre contrat d'assurance destiné à couvrir entièrement ses marchandises dans le cas où la responsabilité des différents professionnels ne serait pas engagée (exonération totale) et légalement limité.

### **3. Les causes d'exonération de responsabilité du transporteur des marchandises**

Tous les régimes de transport prévoient que le transporteur pourra se libérer de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, s'il ne prouve que les pertes ou les dommages subis par les marchandises proviennent de l'une des causes exonératoires prévues par eux. Les causes d'exonérations de la présomption de responsabilité du transporteur varient selon qu'il s'agisse des transports (ferroviaires, routiers, maritimes ou aériens).

Ainsi, pour que le transporteur se dégage de la présomption de responsabilité qui pèse sur lui, il doit apporter la preuve formelle et irréfutable que le dommage ou la perte survenue aux marchandises provient d'une circonstance qui lui est totalement étrangère. Il peut s'agir :

- De cas force majeures: l'événement indiqué présente bien un caractère d'imprévisibilité, d'insurmontable, d'extériorité et indépendamment de la volonté ;

---

<sup>9</sup> Bloque et chronique de paris 4 juillet 2007 BTL 2008

- De vice propre de la marchandise c'est-à-dire défaut de constitution des marchandises qui les rend inaptes à supporter sans dommage les risques inhérents à un transport effectué dans les conditions normales<sup>10</sup> vice de la chose tient à sa nature même c'est le cas de la maladie d'un animal, de l'état de maturation trop avancée d'un lot de fruit.

Il appartient au transporteur d'établir le vice propre de la marchandise.

- La faute ou le fait de la victime, cette faute peut consister dans une insuffisance d'emballage, une fausse déclaration, dans le choix d'un véhicule inadapté, dans le fait de ne pas avoir attiré l'attention du transporteur sur une particularité non apparente de la marchandise. Une fois établis, ces faits exonèrent partiellement ou totalement le transporteur.

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

#### **4. La caution de prêt bancaire**

Pour bénéficier d'un prêt de la part des banques, celles-ci exigent généralement un avaliseur ou une caution qui prendra la place du débiteur en cas de défaillance de celui-ci. Mais de nos jours, le rôle de caution est remplacé par un contrat d'assurance, parce qu'il offre une meilleure sécurité.

En effet, avant l'octroi d'un prêt, la banque demande préalablement au prêteur la souscription d'un contrat temporaire décès. Ce faisant, elle sera sûre d'être remboursée en cas de décès prématuré du client. L'assurance des facultés à l'importation offre à l'importateur les mêmes avantages et lui facilite ces opérations partout dans le monde. L'importateur dont les marchandises sont assurées et se retrouve sans la liquidité à l'étranger pourrait facilement contacter sa banque et obtenir de fonds nécessaire à l'achèvement de ses opérations commerciales. En plus, un importateur qui fait assurer ses

---

Cas d'Aix en Provence du 08 février 1988 BT1989,336.



marchandises inspire plus de confiance surtout à ses partenaires d'affaires qui peuvent lui accorder beaucoup de facilités.

La domiciliation des facultés à l'importation peut être un outil de mobilisation de l'épargne et permet le financement de l'économie.

## **Paragraphe 2 : Domiciliation comme un instrument de financement de l'économie.**

L'assurance joue un important rôle dans les économies modernes. La sécurité financière une fois réalisée par la souscription des contrats appropriés par les particuliers et les entreprises, les compagnies d'assurance mobilisent des capitaux importants destinés à prévoir les cas "malheureux" par les versements des indemnités d'assurance.

En effet, les primes ou cotisations collectées par les sociétés d'assurances, servent à faire face à leurs engagements vis-à-vis des assurés et bénéficiaires des contrats d'assurance et de capitalisation. Elles sont représentées par les provisions techniques. Ainsi, ces masses d'argent collectés constituent des épargnes importantes et qui sont placées dans les banques. Ces placements produisent des intérêts aux sociétés d'assurances et permettent aux banquiers d'avoir de disponibilités pour investir dans les projets de développements. Les entreprises d'assurance participent de cette façon au financement de l'économie, on dit que les assureurs sont les investisseurs institutionnels.

Cette affirmation a du sens que dans les pays où l'activité d'assurances se développe et est intégrée dans les habitudes des populations et perçue comme un réel besoin. Cela n'est pas malheureusement le cas en Afrique en général et au Tchad en particulier où l'assurance est très mal perçue, et donc ne peut jouer vraiment son rôle d'investisseur et de financement d'économie puisse qu'elle est moins développée.

Imposer, l'assurance devient l'une des possibilités pour donner un coup de fouet, et aussi sa domiciliation permettra la mobilisation et la circulation des capitaux. Ce qui va impulser la vie économique du pays et, partant développer puis accroître les portefeuilles des compagnies nationales d'assurance et cela par un travail de sensibilisation pour un changement de mentalité du public. Aussi un constat qu'il faut relever le marché tchadien est peu organisé et peu innovant chose qui ne facilite par le travail.

### **Paragraphe 3 : Augmentation des capacités des sociétés nationales d'assurance.**

Le marché Tchadien d'assurance compte actuellement trois sociétés d'assurances dont, deux compagnies d'assurances IARD et une société d'assurance vie. On dénombre treize intermédiaires (agents généraux et courtiers).

Le chiffre d'affaires global des sociétés non vie s'est élevé à 13 266 595 719 F CFA et la branche vie 868 965 218 F CFA pour l'exercice 2017. Cette situation ne présage pas que l'assurance ne peut pas se développer. Il faut plus de dynamisme pour permettre le développement du secteur. A l'instar des autres pays de la (CIMA), le marché tchadien est confronté aux facteurs qui entravent son développement. Ce sont en autres :

- Le manque de culture d'assurance, et les préjugés d'ordre culturel et religieux ;
- L'environnement fiscal handicapant ;
- Taux des frais de gestion élevés ce qui se répercute sur le tarif, la cherté de certains produits et bien d'autres pratiques néfastes ;
- La fraude et la pratique de la double assurance.

Dans ces conditions l'activité d'assurance ne peut pas se développer si on doit laisser la liberté à chacun de s'assurer. Personne ne viendra au guichet des compagnies d'assurance pour souscrire.

L'exemple se voit à travers la branche automobile où rendu obligatoire, et grâce à un contrôle régulier de la police. L'automobile est la branche qui occupe la première place de produit non vie sur le marché Tchadien. Mais, c'est n'est pas malheureusement le cas de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation et de sa domiciliation au Tchad. Or, dans certains pays de la CIMA, l'assurance maritimes et transports occupe le tiers de leur chiffre d'affaires parmi les autres branches de l'assurance IARD.

La branche transport occupe la 5<sup>ème</sup> place dans le marché Tchadien non vie de 2014 à 2017 après l'automobile, Incendie et autres dommages aux biens, Accidents corporels et maladie et la responsabilité civile générale.

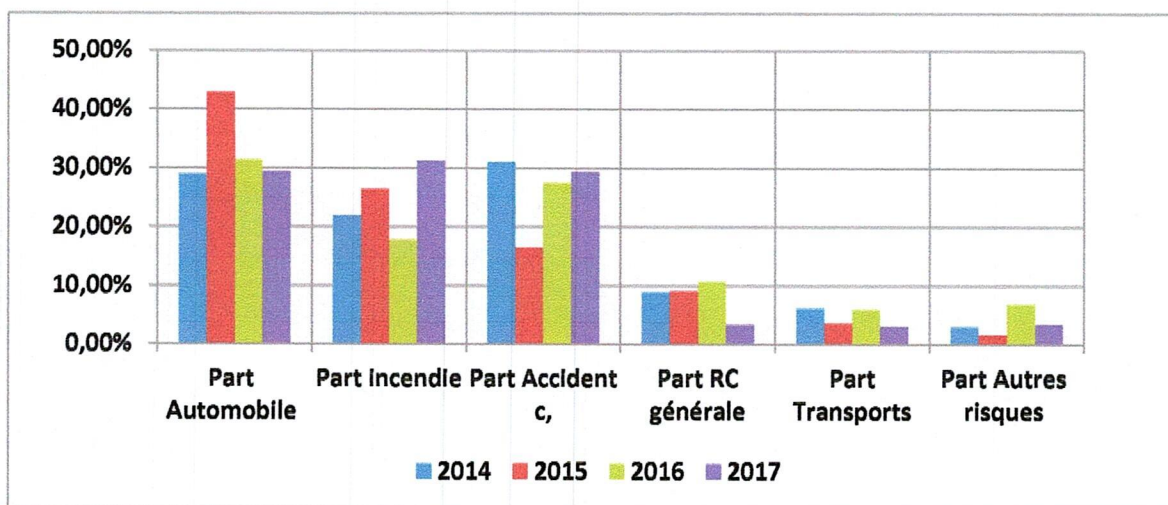


**Tableau 2:** Le positionnement et la part de la branche maritime et transport par rapport aux autres branches (Chiffre en francs CFA).

| Branches               | 2014                  | 2015                  | 2016                  | 2017                  |
|------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Automobile             | 3 569 538 925         | 6 033 744 190         | 3 759 162 656         | 3 899 202 913         |
| Incendie               | 2 702 303 843         | 3 722 393 380         | 2 140 995 342         | 4 138 819 006         |
| Accidents et M         | 3 831 839 776         | 2 310 702 262         | 3 295 465 536         | 3 907 717 581         |
| RC générale            | 1 088 836 268         | 1 276 921 130         | 1 281 561 471         | 451 025 312           |
| <b>Transports</b>      | <b>756 827 641</b>    | <b>508 847 550</b>    | <b>710 747 304</b>    | <b>407 049 056</b>    |
| Autres risques         | 375 614 529           | 225 072 846           | 816 668 887           | 462 783 851           |
| <b>TOTAL IARD</b>      | <b>12 324 960 982</b> | <b>14 077 681 358</b> | <b>12 004 601 196</b> | <b>13 266 597 719</b> |
| Part Automobile        | 28,96%                | 42,86%                | 31,31%                | 29,39%                |
| Part incendie          | 21,93%                | 26,44%                | 17,83%                | 31,20%                |
| Part Accident c,       | 31,09%                | 16,41%                | 27,45%                | 29,46%                |
| Part RC générale       | 8,83%                 | 9,07%                 | 10,68%                | 3,40%                 |
| <b>Part Transports</b> | <b>6,14%</b>          | <b>3,61%</b>          | <b>5,92%</b>          | <b>3,07%</b>          |
| Part Autres risques    | 3,05%                 | 1,60%                 | 6,80%                 | 3,49%                 |

Source : Direction Nationale des Assurances

**Figure 2: Evolution et part de la branche transport dans le chiffre d'affaires global marché**



**Source : DNA**

Cette branche connaît actuellement un profond dysfonctionnement au point où les importateurs ne se présentent pas guichet des compagnies ; ce qui se traduit par un très faible part de la branche dans le chiffre d'affaires globale du marché tchadien non vie.

Le tableau ci-dessous présente la part du sinistre de la branche transport dans le chiffre d'affaires du marché.

**Tableau 3 : Ratio Primes sur Sinistres de la Branche Transports**

| Branche             | 2014        | 2015        | 2016        | 2017        |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| Sinistres transport | 56 080 589  | 61 908 595  | 12 070 500  | 247 222 835 |
| Primes émises       | 756 827 641 | 508 847 550 | 710 747 304 | 407 049 056 |
| Pourcentage         | 7,41%       | 12,17%      | 1,70%       | 60,74%      |

**Source : Direction Nationale des Assurances**

Au vue de bon résultat que dégage cette branche, si les sociétés fournissent un peu d'effort, la branche peut contribuer à compenser les pertes enregistrées, dans certaines catégories où la sinistralité est élevée. Cependant une hausse sinistralité très est constatée en 2017, cause un sinistre aviation coton-Tchad couverte par la STAR Nationale. La branche présente une sinistralité bonne, il faudrait être prudent pour certain risque et bien soigner la réassurance afin d'éviter toute situation désastreuse.



Nous pensons que la branche peut jouer le rôle d'équilibre comme nous le présente le tableau ci-dessous.

## **Section 2 : La liberté du commerce international**

L'accord général sur le tarif douanier et sur le commerce (Agétac)<sup>11</sup>, en anglais GATT<sup>12</sup>, (General Agreement on Tariffs and Trade), a pour rôle de préparer les conditions de meilleures négociations commerciales après la seconde guerre mondiale et harmoniser les politiques douanières des Etats signataires.

L'objectif principal de la GATT, était la liberté des échanges par la réduction des droits de douanes et l'abaissement des obstacles qualitatifs et quantitatifs au commerce : libéralisation de commerce mondial et leur donner un cadre multilatéral de libre-échange.

L'obligation de domiciliation telle que préconisée par la CNUCED en faveur des pays en voie de développement ne fait pas l'unanimité de tous les acteurs du commerce international. IL y a d'une part des oppositions venant des institutions financières Fonds Monétaire International, Banque Mondiale et Organisation Mondiale de Commerce et d'autre part les organisations des professionnels des sociétés d'assurance des pays développés.

### **Paragraphe 1 : les oppositions formulées par les institutions financières**

Selon ces institutions, l'obligation de domiciliation est une entorse aux règles du commerce international et que cette décision inopportune doit être annulée. Pour l'OMC la domiciliation est incompatible avec les principes qu'elle a hérité du GATT pour le développement de commerce international, ces principes sont :

- La non-discrimination qui repose sur 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 ;

---

<sup>11</sup> Agétac: l'accord général sur le tarif douanier et sur le commerce

<sup>12</sup> GATT : General Agreement Tariff and Trade

- L'interdiction de dumping et la réglementation des subventions à l'importation ;
- La consolidation des tarifs pour éviter le retour des droits plus élevés.

Pour ces organisations l'obligation de domiciliation n'est rien d'autre que du protectionnisme et s'il en est le cas, il est admis que "sans protection" aucune industrie nationale ne pourra se développer.

## **Paragraphe 2 : oppositions des organismes d'assurances à la domiciliation des facultés à l'importation**

Ces organismes, s'opposent à la domiciliation des risques en ce qu'elle constitue pour elles un manque à gagner considérable. Ces professionnels d'assurance forment de groupe de pression sur les Etats des pays développés (les Etats Unis, le Japon, le Canada et l'Union Européenne...) de demander la levée de toute discrimination en matière de réassurance et permettre l'accès des capitaux étrangers aux marchés nationaux. C'est ainsi que ces derniers ont par un écrit daté du 19 octobre 2001 à l'OMC<sup>13</sup>.

Ce texte propose que « la réassurance, les assurances maritimes, aviations, transports et les services d'assurance liés à ces deux catégories d'assurances doivent pouvoir être contractée selon une modalité transfrontalière sans restriction à l'accès au marché ».

Ce qui montre clairement que ces oppositions ont pour but la recherche de leur l'intérêt, cela en dépit du niveau de développement des Etats pauvres et partant du secteur d'assurance dont il est question.

Actuellement, la domiciliation du risque des facultés à l'importation telle qu'elle se pratique comporte de dysfonctionnement qu'il est bon de soulever et corriger.

Parmi ce dysfonctionnement on peut retenir que beaucoup des importateurs continuent d'acheter CAF, car certains pays disposent des lois qui rendent obligatoire les

---

<sup>13</sup> OMC : Organisation Mondiale pour le Commerce



assurances des marchandises à exportation. Les importateurs sont obligés d'acheter les marchandises y compris l'assurance.

Arrivés au pays de destination, pour satisfaire à l'obligation de l'assurance locale, ces derniers sont encore appelés à souscrire une deuxième. On parle de la double assurance, bien que les marchandises ne courent aucun risque en ce moment.



**SECONDE PARTIE : LA MISE EN ŒUVRE  
PRATIQUE DE L'OBLIGATION DE  
DOMICILIATION**



Les organismes d'assurances ont la charge de sécuriser les opérations d'importations ou d'exportations des facultés en proposant des contrats bien adaptés contre les risques encourus par les marchandises importées 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 confèrent la souscription d'une telle assurance, nous nous limiterons ici à l'étude de son fonctionnement pratique, les différentes garanties ainsi que les éléments à prendre en compte dans la tarification.

# **CHAPITRE 1 : LE FONCTIONNEMENT PRATIQUE DU MARCHE D'ASSURANCES DES FACULTES AU TCHAD**

Dans ce chapitre, nous allons parler des acteurs de l'obligation de domiciliation sur facultés à l'importation, les risques assurables et nous aborderons ensuite les règles de souscription du contrat ainsi que les qualifications des avaries.

## **Section 1 : Les acteurs de l'obligation de domiciliation sur facultés à l'importation, et les risques assurables,**

### **Paragraphe 1 : les acteurs de l'obligation de domiciliation sur facultés à l'importation**

#### **A. Les organismes d'assurances**

##### **1. Les sociétés d'assurances**

Dans la pratique, les sociétés du marché proposent souvent aux assurés des contrats classiques qui sont les garanties Tous Risques et la FAP sauf, et les clauses accidents caractérisés en transport des facultés terrestres et accidents majeurs pour voie aérienne. Il n'y a aucune innovation particulière, le tarif qu'utilisent les sociétés du marché actuellement coûte cher.

##### **2. Les intermédiaires d'assurance(courtiers)**

Les courtiers d'assurance sont des commerçants habilités à présenter les produits d'assurances. Le marché tchadien est animé par deux plus grands courtiers internationaux, (ASCOMA et GRAS SAVOYE). L'implantation en Afrique Subsaharienne de ces courtiers visait à accompagner dès l'origine la présence des entreprises françaises sur place. Ces filiales bénéficient de synergies fortes favorisées grâce au partage d'une même langue et d'une même législation (Code CIMA), souvent les mêmes acteurs économiques, et les mêmes assureurs dans la plupart de ses pays.

La branche transport fait l'objet des apports provenant de ces courtiers qui représentent plus de 80% du chiffre d'affaires du portefeuille en transport des compagnies du marché. Ils interviennent en tant que mandataires des assurés. A ce titre, ils sont appelés



assureurs conseils de leurs clients et ils peuvent s'investir dans la gestion déléguée de certains sous branche de portefeuille, mise à part leur activité d'intermédiaire d'assurances.

## **B. Les importateurs**

Les importateurs sont assujettis à l'obligation d'assurance faculté à l'importation. Ils sont au centre de l'obligation de domiciliation. Les termes importateurs regroupent toute personne physique ou morale de droit public ou privée, il est aussi question des particuliers exerçant une activité commerciale ou non, des sociétés privées ou publiques. Le devoir de toutes ces personnes, c'est qu'elles entreprennent une opération d'importation, et qu'elles doivent assurer les marchandises qu'elles importent auprès des organismes d'assurance qui sont implantées au Tchad.

Pour cela, il faut s'arranger au moment de l'achat des marchandises dans le pays d'exportation à ce que leurs contrats de vente soient sans les frais d'assurance. C'est à ce niveau qu'intervient 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 suivantes :

- **EXW : Ex-Work (A 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 inhérent à l'acheminement de la marchandise de l'établissement du vendeur à la destination ;
- **FAS ; 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 ;
- **CFR Cost and Freight (Cout et fret) :** le vendeur doit payer les frais et le fret nécessaire 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 supplémentaire nés d'événements intervenants 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 du port d'embarquement ;

- FOB : Free On Bord (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, risques et pertes ou de dommage que peut courir la marchandise à partir de ce point.

Mais le problème est résolu par la loi tchadienne qui prescrit aux importateurs de faire les achats sur la base de la valeur FOB des marchandises.

Les Incoterms sont les règles informatisées négociées comme tout contrat commercial entre le vendeur et l'acheteur. Ils permettent la mise en place de règle de transport international homogène et de réduire au maximum les divergences d'interprétations entre les pays, et facilitent les conciliations en cas de désaccord commercial lors d'une transaction internationale.

L'intérêt des Incoterms repose sur trois piliers :

- Définir les responsabilités et les obligations d'un vendeur et d'un acheteur (responsable du chargement/déchargement type de transport, assurance et livraison) ;
- Déterminer le lieu de transfert des risques, lieu à partir duquel s'opère un changement de l'acheteur qui supporte l'avarie en cas de mauvaises exécutions du transport ;
- Assurer la fourniture en toute transparence des documents administratifs par l'acheteur ou le vendeur.

Les Incoterms sont incontournables et leurs choix est essentiel dans les échanges commerciaux internationaux.

### **C. L'Etat**

Le rôle principal de l'Etat est de veiller à l'application et au strict respect de la réglementation qu'il a lui-même instauré, il doit tout mettre en œuvre afin que l'obligation de domiciliation soit respectée et s'appliquer à tout contrevenant ; cela peut se faire par des contrôles rigoureux à travers ses services chargés de la réglementation de la Direction Nationale des Assurances et lors des opérations de dédouanements de la marchandise (Direction Générale de la Douane et des Droits Indirects), elles pourront être assistées par la Chambre de Commerce d'Industrie Agriculture et de l'Artisanat du Tchad pour toucher les importateurs.



## **Paragraphe 2 : Les risques assurables**

Pendant leur transport, les marchandises transportées sous la couverture d'une assurance maritime et transport peuvent encourir divers risques, ceux relevant des risques ordinaires et les risques exceptionnels.

### **A. Les risques ordinaires**

Ce sont des risques qui peuvent atteindre les marchandises transportées et résultant d'événements purement aléatoires. Ces risques 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 de préciser que notre travail va se focaliser sur les risques ordinaires, même s'il s'avère nécessaire, nous parlerons de manière survolé ce que renferme les risques exceptionnels.

### **B. 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 exceptionnels. Il s'agit notamment d'événement comme les guerres (civiles, étrangères) grèves, émeutes et mouvements populaires. On y adjoint les garantis :

- Une garantie dite « étendue » de bout en bout :
- Une garantie limitée dite « water borne ».

L'assurance des risques exceptionnels fait l'objet d'une police spécifique qu'on appelle « convention spéciale ». 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'elles ne peuvent pas être prises isolément.

## **Section 2 : Les règles pratiques de souscription du contrat d'assurance**

Notion d'intérêt Assurable : nul ne peut bénéficier d'une garantie d'assurance maritime et transport, s'il n'a pas un intérêt. Certes, il est nécessaire qu'il y ait un objet physique exposé aux risques de transport, mais, il doit y avoir une relation légale ou contractuelle entre cet objet et l'assuré (transfert de propriété, garde, responsabilité).

L'intérêt assurable prend effet avec le transfert de la propriété du bien, mais plusieurs types d'intérêts assurables peuvent porter sur le bien exposé aux risques de transport et pourront être identifiés pour différentes personnes en même temps : la personne aux risques de laquelle la cargaison est transportée peut assurer le fret, un mandataire auprès duquel les biens sont déposés en consignation pourra les assurer, car si ces biens sont perdus sa responsabilité pourra être engagée.

Dans cette section, il ne sera pas seulement question d'étudier les principaux modes de l'assurance maritime, ni d'analyser l'étendue des garanties offertes, mais, il convient pour être complet, de prendre en considération les choix qui, en pratique sont habituellement faits par l'assuré.

En assurance faculté, on retiendra que la clientèle s'attache à rechercher une garantie aussi étendue que possible. En effet, sur le marché l'ensemble des marchandises diverses faisant l'objet de vente sur document sont assurés selon la formule des garanties TOUS RIQUEs, et FRANC AVARIES PARTICULIERES (FAP-SAUF). Mais pour souscrire à une assurance maritime et transport l'importateur ou l'exportateur doit d'abord fournir un certain nombre d'informations portant sur le risque à garantir, il doit savoir choisir les garanties adaptées à ses besoins, et les différents types de polices que lui propose l'assureur.

### **Paragraphe1 : Les informations à fournir et choix des garanties**

Il s'agit, pour l'assuré de dire à l'assureur les informations exactes connues de lui portant sur la nature, l'emballage des marchandises, les moyens de transport, sur la valeur de la marchandise ou la valeur assurée et sur les garanties sollicitées.



## **A. Les informations à fournir**

### **1. La nature et l'emballage des marchandises**

- Nature de la marchandise

La sensibilité aux événements n'est pas la même pour toutes marchandises. Un bloc de marbre ou les lingots de plomb par exemple ne comporte pas autant de risques, que des vivres frais, ou une grosse machine ou de la verrerie.

- Mode d'emballage

La sensibilité aux événements n'est pas aussi la même pour tous les emballages. Par exemple une marchandise chargée dans un conteneur ou dans une caisse en bois ne court pas autant de risques qu'une marchandise à nue ou contenue dans des cartons.

- Nombre, poids et quantité de colis

Ces renseignements permettent avec les numéros de facture d'identifier les marchandises. Cette identification est indispensable surtout lorsqu'il s'agit de marchandises homogènes faisant l'objet d'expéditions successives.

Tous ces renseignements permettent à l'assureur d'avoir une idée sur le montant de la franchise donc il peut se prévaloir en cas de sinistre et des limites de recours qu'il peut avoir contre le tiers responsable (limitation de responsabilité du transporteur par colis).

- Voyage à assurer

Le risque transport n'est pas le même pour tous les voyages les routes maritimes et les ports ne présentent pas les mêmes risques. Les transports accessoires aux transports maritimes, les escales même directes, les déviations, les transbordements avec les manutentions et les séjours supplémentaires qu'ils occasionnent sont autant des risques supplémentaires, ces événements augmentent sensiblement les risques des assureurs.

### **2. Les moyens de transport**

Le risque est lié au moyen de transport employé :

- En transport maritime, le risque dépend donc notamment du navire, de la qualité de l'armement, du pavillon, du tonnage et d'âge etc.

Nature du contrat maritime : Généralement les marchandises voyagent sous-titre du document de transport le Connaissance. Mais pour les grosses cargaisons, le voyage peut s'effectuer sous la « charte partie ».

- En transport terrestre et aérien
  - ✓ Le transport est dit terrestre lorsqu'ils ne comprennent que des trajets routiers ou ferroviaires. Le titre de transport est appelé la lettre de voiture, qui accompagne les marchandises pendant leurs voyages.
  - ✓ Le transport est aérien s'il ne comporte aucun trajet maritime, il reste toujours aérien même s'il est précédé ou suivie de trajets terrestres (routiers, terrestres ferroviaires, ou fluviales). Le titre de transport est matérialisé la lettre de transport aérien.

### **3. La valeur d'assurance**

L'importateur ou l'exportateur doit indiquer la valeur pour laquelle, il désire assurer sa marchandise c'est-à-dire la somme maximum à réclamer aux assureurs en cas de perte partielle ou totale. Ainsi, le propriétaire de la marchandise peut l'assurer soit :

- À sa valeur prix d'usine ;
- Soit à sa valeur FOB (valeur avant embarquement au port de départ) ;
- Soit à sa valeur CAF (valeur d'achat + prix de transport+ montant de la prime d'assurance)
- Soit à sa valeur CAF, plus le profit espéré qui doit être au maximum à 20% de la valeur CAF.

### **B. Le choix des garanties**

Le contrat prévoit deux principaux modes d'assurance que sont une assurance Tous Risques, une assurance Franc Avarie particulière Sauf (FAP SAUF), et la clause accidents caractérisés pour les marchandises transportées par voie terrestre, accidents majeurs pour la voie aérienne et l'assuré libre de choisir une garantie adaptée à son besoin.

#### **1. L'assurance Tous Risques**

L'expression Tous Risques est susceptible de créer une confusion dans l'esprit de l'assuré. En effet, lorsqu'on veut souscrire une assurance pour les marchandises à exporter ou à importer, il est fréquent de demander à un assureur ou à son transitaire une couverture



« Tous Risques » sans précision. Le souscripteur assuré par cette formule, peut se croire intégralement couvert en cas de sinistre. Mais, la simple lecture des conditions générales de garantie de la police montre que tous les risques ne sont pas garantis.

- La portée de la garantie : l'assureur garantit, tous les dommages et pertes matérielles, ainsi que pertes de poids ou de quantités subies par les marchandises neuves à la suite des événements tels que les fortunes de mer, d'événements de force majeures qui sont des événements imprévisibles irrésistibles et indépendantes de la volonté humaine.
- La limite de la garantie : sont exclus du champ de la garantis de l'assureur toutes réclamations ayant pour causes et conséquences suivantes :
  - ✓ Amendes, confiscations, mises sous séquestres, réquisitions, violation de blocus, contrebande, commerce prohibé ou clandestin, dommages-intérêts, saisies-conservatoires, saisie exécution ;
  - ✓ Vice propre de l'objet assuré, vers et vermines, mesures sanitaires ou désinfection, influence de la température, piquage des liquides en fut et citernes, sauf s'il est établi qu'il résulte d'un des risques couverts par la police ;
  - ✓ Fait de l'assuré de l'expéditeur, du destinataire ou de leurs préposés représentant ou ayants droits, insuffisance ou mauvais conditionnement des emballages ;
  - ✓ Retards dans l'expédition ou l'arrivée des objets assurés, différence de cours, frais quelconques de quarantaine, d'hivernage ou de jours de planche ou de surestaries, frais de magasinage, de séjour ou tous autres frais ;
- Sauf ceux qui sont indiqués à l'article 2 de la condition générale de la police française d'assurance maritime préjudice résultant de prohibition d'exportation ou d'importation, ainsi que de tous obstacles apportés à l'exploitation ou l'opération commerciale de l'assuré, ou de ses de représentant ou ayants droit ;
- ✓ Dommages causés par les objets assurés et autres biens ou personnes ;
- ✓ Sinistres dus aux effets directs ou indirects d'explosion, de déchargement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atome ou de la radioactivité, ainsi que de sinistre dû aux effets de radiation provoquée par l'accélération artificielle des particules ;
- Article 8 : les Risques Exclus à moins d'une disposition contraire : et, moyennant une prime spéciale. Les assureurs sont affranchis des risques suivants et de leurs conséquences :

- ✓ Guerre civile ou étrangère, hostilité, représailles, torpilles, mines et autres engins de guerre, et généralement tous les accidents et fortunes de guerres il est précisé que, s'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.
- ✓ Piraterie, Capture, prise, arrêts, saisies, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- ✓ Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
- ✓ Risques de vol en général et de pillage, disparition de tout ou partie des objets assurés à moins qu'elle ne provienne d'un couvert.

## **2. L'assurance Franc Avarie Particulière FAP sauf**

Ce terme signifie que sont couverts exclusivement les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux marchandises assurées par un ou plusieurs événements nommément et limitativement visés dans la police.

- La portée de la garantie : La garantie FAP Sauf est définie par la police d'assurance maritime sur facultés au niveau d'article 3. Sont couverts, les dommages et pertes matérielles ainsi que les pertes de poids ou de quantités causés aux facultés assurées par un des événements figurant dans l'énumération limitative ci-après :
  - ✓ Le naufrage, échouement du navire ou de l'embarcation de transport ;
  - ✓ Abordage ou heurt du navire ou de l'embarcation de transport à éviter dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de la cargaison ;
  - ✓ Chute de colis assurés pendant l'opération maritime d'embarcation, de transbordement ou de déchargement ;
  - ✓ Déraillement, heurt, renversement, chute ou bris de véhicule terrestre de transport ;
  - ✓ Eroulement de bâtiments de pont, de tunnels, ou d'autres ouvrages ;
  - ✓ Chute d'arbres éboulement ;
  - ✓ Inondations débordements ou avalanche ;
  - ✓ Incendie ou explosion ;
  - ✓ Chute d'aéronefs.
- La limite de la garantie : la garantie FAP Sauf admet les mêmes exclusions que ceux rencontrés au niveau de la garantie "Tous Risques", les différences sont les suivantes :



- ✓ Les vers et les vermines sont exclus (les contaminations pendant le transport ;
- ✓ La piraterie est exclue, seule la piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre civile et étrangère.
- Clause Accident Caractérisés : en transport terrestre : dans cette clause, la garantie des assureurs, selon les dispositions de l'article 3 de la police d'assurance des marchandises transportées par voie terrestre( imprimé du 16 septembre 1994)<sup>14</sup>, la garantie des assureurs est limitée aux pertes et dommages matériels à la suite « accident caractérisés » consécutifs aux événements suivants :
  - ✓ Cas de force majeure ou fortuit : foudre, inondation, tremblement de terre, cyclone, éboulement de terrain, affaissement de routes écroulement d'ouvrage et autres faits analogues ;
  - ✓ Accidents de routes nettement caractérisés quelle qu'en soit la cause ou l'origine, à l'exception toutefois de ceux résultant d'un risque exclu par les articles 4 et 5 des conditions.  
Sont seuls considérées comme accidents de route nettement caractérisés ;
  - ✓ Encrassement, bris ou destruction, déraillement, renversement, chute, rupture d'essieu, de roue, d'attelage ou de châssis, de véhicule transport ;
  - ✓ Heurt ou collision du véhicule ou son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe ou mobile ;
  - ✓ Ecoulement de bâtiment, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art ;
  - ✓ Incendie du véhicule ou de son chargement ;
  - ✓ Explosion du moteur ou d'organe d'alimentation du moteur du véhicule de transporteur ;
  - ✓ Bris de châssis de roues ou rupture d'essieux ;
  - ✓ Vol à la suite d'un accident de route comme spécifié ci-dessus, vol par attaque à main armée du véhicule : vol de marchandise avec le véhicule

lui-même, il reste entendu que tous les autres risques de vols sont exclus de la garantie ;

- ✓ Accident, bris, rupture ou autre avarie soudaine de l'engin ou appareil approprié (grue, élévateur, palan poulain) utilisé au cours des opérations de chargement et déchargement du véhicule

Ces événements comprennent à la fois les risques maritimes et des risques qui sont généralement associés au transport terrestre.

### **C. Les différents types de polices proposées**

L'adaptation de l'assurance aux besoins des assurés peut être réalisée non seulement par le mode d'assurance choisi mais par la police utilisée. On distingue traditionnellement la police au voyage, la police à alimenter, la police d'abonnement, la police tiers chargeur, la police au chiffre d'affaires et les documents d'assurance qui accompagnent leur souscription.

#### **1. La police au voyage**

Couvrant la marchandise dans le cadre d'une expédition isolée et convient aux expéditions occasionnelles. Dans la pratique l'assureur remet à l'assuré un document sur lequel figure tous les renseignements permettant de bien identifier la marchandise, sa valeur, le moyen de transport, le point de départ et de destination. Le risque est bien déterminé, la prime est fixée et payée lors de son établissement.

#### **2. La police d'abonnement ou police flottante**

Concerne toutes les expéditions de l'assuré de façon automatique tant pour son compte que pour le compte de qui il appartiendra. La garantie est donc automatiquement acquise. Il incombe à l'assuré de déclarer dans un délai convenu toutes les expéditions en remplissant le carnet d'ordre d'assurance. Avec ce carnet l'assuré déclare toutes les expéditions à l'aide d'un ordre d'assurance tiré dudit carnet, chaque ordre comporte trois feuilles le détail est mentionné sur l'ordre : la nature de la marchandise l'emballage, les marques des colis, le voyage, la valeur assurée le nom du navire, les garanties demandées.



### **3. Police à alimenter**

Convient pour l'exécution des marchés spécifiques comportant les expéditions échelonnées sur une période donnée. La police couvre plusieurs expéditions pour un montant déterminé, dans le cadre du marché.

### **4. La police tiers chargeurs**

C'est un contrat à usage des commissionnaires de transport et transitaires sur lequel, ils peuvent l'appliquer les marchandises que leurs clientèles demandent d'assurer en même temps que de les transporter. Dans sa forme, elle s'apparente à la police d'abonnement sans avoir pour autant son caractère automatique, en effet, dans cette police l'assuré en son nom n'est pas tenu d'appliquer à la police les expéditions que ses clients l'ont chargé d'assurer

### **5. La police au chiffre d'affaires**

C'est une police d'assurance à application obligatoire qui après études des flux des marchandises en fonction des destinations et des couvertures requises exprime le montant des primes aussi calculées en pourcentage du chiffre d'affaires. L'assureur appelle une prime provisionnelle et la situation est régularisée en fin d'exercice par la déclaration du chiffre d'affaires. Dans ce cas il n'y a plus de déclaration, mais il faut rester dans les limites de l'accord cadre.

Ces différentes polices d'assurance sont accompagnées par le document d'assurance et imprimés

- Document et imprimé :

Contrat d'assurance est matérialisé par une police constitué par :

- ✓ Les conditions générales pré-imprimé dites « imprimé » ;
- ✓ Des conditions particulières ;
- ✓ Les certifications d'assurance qui attestent qu'une marchandise est bien assurée en application de la police.

## Paragraphe 2 : La gestion des sinistres

La gestion de sinistre obéit au principe indemnitaire et a pour conséquence l'application de la règle proportionnelle des capitaux : la perception d'une indemnité ne peut en aucun cas être une source de profit pour celui ou celle qui en bénéficie, un risque que l'assureur sait déjà éteint ne peut être couvert car s'agirait d'un enrichissement sans cause. La prime d'assurance est le résultat du calcul suivant :

$$\text{Prime} = \text{valeur déclarée} \times \text{taux sur valeur en pourcentage}$$

La rémunération de l'assureur est donc proportionnelle à la valeur déclarée, pour éviter les abus sur la déclaration des marchandises, l'application d'une règle proportionnelle lors du règlement de sinistre sera possible.

Après avoir présenté les principes de base régissant l'activité de l'assurance maritime et transport, il importe de faire un point sur les obligations des parties contractantes en cas de sinistre.

### A. Les obligations des parties en cas de sinistres

Les différents partenaires dans un contrat d'assurance sont : l'assuré et l'assureur chacun d'eux a une obligation

#### 1. Les obligations de l'assuré

En cas de sinistre susceptible de mettre en cause la garantie de l'assureur, le souscripteur ou l'assuré est tenu, sous peine de déchéance, de donner avis au siège de l'assureur à l'agent de celui-ci auprès duquel le contrat a été souscrit, des dommages et pertes dès qu'il en a connaissance et, plus tard, dans les vingt-quatre heures en cas de volet dans les cinq jours dans tous les autres cas.

L'assuré dès la réception des marchandises se doit :

- De vérification des marchandises : L'assuré doit avant de signer le bon de livraison présenté par le transporteur, contrôler les documents de transport afin de s'assurer que les marchandises que l'on présente au destinataire lui sont bien destinées ; vérifier si les caisses, cartons ou



autres types de colis étaient bien arrimés et calés dans le conteneur ou le camion. Vérifier aussi l'état des caisses/cartons et enfin vérifier le nombre et le manquants des colis correspondant telle qu'indiqué dans la liste de colis.

En cas d'envoi de marchandises dans un conteneur. Vérifier l'état du plomb et émettre de réserves en cas de trace d'effraction ou de bris et d'un cas de plomb différent que celui noté dans le document de transport et il doit faire contresigner ces réserves par le transporteur, il doit en outre conserver le plomb pour identification ultérieure d'expert.

- Il doit en enfin présenter le dossier de réclamation à l'assureur dans les plus brefs délais. Ne pas perdre de vue que toutes actions dérivant de la présente police sont prescrites par deux ans à compter de l'événement qui y donne naissance dans les conditions prévues<sup>15</sup>.
- Les pièces à fournir à l'appui de la réclamation à présenter aux assureurs sont :
  - ✓ Certificat d'assurance original ;
  - ✓ Copies des factures d'origines de la marchandise et la justificative des divers frais engagés ;
  - ✓ Le titre de transport original (connaissance, lettre de transport aérien, et lettre de voiture) ;
    - En cas d'avarie particulière :
  - ✓ Certification du commissaire d'avaries ;
  - ✓ Eventuellement le constat du transporteur ;
  - ✓ Correspondance relative aux réserves faites contre le transporteur
    - En cas de colis non délivrés : joindre en plus l'attestation de non livraison par le présumé responsable
    - En cas d'avarie commune :
  - ✓ Contribution provisoire : reçu de contribution régulièrement en dossé en blanc par la personne qui a versé la contribution ;

---

<sup>15</sup> Article 28 du code CIMA

- ✓ Contribution définitive: extrait du règlement d'avarie commune signé par le dispatcher
- ✓ Reçu de contribution définitif ;
  - En cas de perte totale d'une cargaison suite à la perte du navire :
- ✓ La lettre de l'armement avisant le destinataire de la perte du navire ;
- ✓ Entrait du manifeste établissant que les marchandises se trouvaient bien à bord, ou à défaut attestation du transporteur.

Toutefois, il est très important de ne pas attendre la constitution complète du dossier, mais de transmettre à l'assureur les documents dont dispose l'assuré en précisant ceux qui seront transmis ultérieurement.

- Conservation de recours

L'assuré est tenu de conserver tous les droits et recours contre les transports et/ou tous autres tiers responsables pour pouvoir y subroger les assureurs.

## **2. L'obligation de l'assureur :**

Règlement des indemnités à la suite d'un sinistre sur faculté se fait selon :

- En cas de manquement le règlement est effectué sur la base de la valeur unitaire d'assurance ;
- En cas d'avarie pour lesquels le commissaire d'avarie accorde une dépréciation en pourcentage : le règlement à la charge des assureurs est obtenu en appliquant le pourcentage de dépréciation à la valeur d'assurance de l'objet assuré ;
- En cas de perte totale ou partielle des marchandises assurées, l'indemnité est calculée à raison de l'importance de cette perte et sur la base de la valeur unitaire assurée. Aussi, en cas de perte totale, en cas de perte partielle on fait la différence entre la valeur à l'état à sain au lieu destination et la valeur en état avarié, et le taux de dépréciation ainsi obtenu devant être appliqué sur leur valeur d'indemnisation ;
- Le règlement en cas délaissement.

Le délaissement est le transfert à l'assureur la propriété des marchandises assurées, à charge pour lui de payer la totalité de la somme assurée et les effets de ce transfert remonte entre les parties au moment où l'assuré notifie à l'assureur sa volonté de délaisser.



Selon article 22 des conditions générales de la police d'assurance maritime Tous Risques et FAP Sauf sur la faculté il existe trois cas de délaissement : la perte sans nouvelle, le navire reconnu définitivement hors d'état de continuer le voyage, et les dommages matériels atteignant les trois quarts de la valeur assurée<sup>16</sup> :

- ✓ En cas de perte sans nouvelles du véhicule de transport après quatre mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- ✓ Dans le cas où le navire transporteur est reconnu hors d'état de continuer le voyage, si passé ce délai de quatre mois, calculé depuis la déclaration de l'innavigabilité 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 pertes incombant à l'assureur atteint au moins les trois quarts de la valeur assurée.

Trente (30) jours après la remise à l'assureur du dossier de réclamation il tenu de régler le sinistre immédiatement. La détermination de l'indemnité d'assurance : plutôt, que de procéder par estimation du coût des réparations, l'assureur compare la valeur qu'aurait eue à destination la marchandise arrivée intacte avec sa valeur en état d'avarie. IL détermine ainsi un taux de dépréciation.

- Exemple de règlement de sinistre :
  - ✓ Valeur saine à destination : 22 000 euros ;
  - ✓ Valeur en état d'avarie : 13 200 ;
  - ✓ Taux de dépréciation : 40%

L'assureur rapporte alors ce taux à la valeur d'assurance et va se livrer, le cas échéant, à la série d'opérations suivantes :

- a) - déduction de la franchise éventuelle ;
- b) - adjonction des frais accessoires contractuellement à sa charge ;
- c) - réduction proportionnelle de l'indemnité en cas de déclaration inexacte du risque, sans mauvaise foi de l'assuré ;

---

<sup>16</sup> Article 22 conditions générales de la police d'assurance maritime sur facultés de la STAR Nationale

d) - compensation éventuelle avec les primes lui restant dues.

La somme découlant du jeu de ces différents correctifs constitue l'indemnité finale.

### **B. La subrogation de l'assureur**

L'article 42 du code Cima « l'assureur qui a payé l'indemnité est subrogé, jusqu'à concurrence de cette indemnité, dans les droits et actions de l'assuré contre le tiers responsable qui ont causés le dommage ayant donné lieu à la garantie de l'assureur. L'assureur peut être subrogé de tout ou partie de sa garantie envers l'assurés, quand la subrogation ne peut plus, par la faute de l'assuré, s'opérer en faveur de l'assureur ».

Il faut également signaler que l'assureur peut exercer un recours pour le compte de l'assuré



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 ses acteurs a un rôle important à jouer dans le maillons de la chaîne la défaillance d'un des acteurs peut influencer sur les actions des autres. D'où la nécessité que chacun remplisse normalement sa tâche.

Mais, toute réglementation et à l'instar celle de l'obligation d'assurance domiciliation ne peut échapper aux réalités pratiques du terrain.

En effet, il serait difficile que les textes soient appliqués telle que les prévoient leurs contenus, car la pratique est souvent très différente de la théorie.

La loi sur la domiciliation d'assurance sur facultés à l'importation si elle était bien respectée la situation du Tchad, grand importateur aller changer et améliorer par conséquent la branche maritime et transport des sociétés du marché devrait se développer malgré l'état d'enclavement du pays.

La domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation telle qu'elle se pratique au Tchad comporte des lacunes (critiques) qu'ils convient de souligner et proposer quelques mesures pouvant contribuer à corriger ces lacunes constatées (suggestion).

## **CHAPITRE 2 : OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS**

La domiciliation des facultés à l'importation telle qu'elle se pratique sur le marché tchadien connaît un profond dysfonctionnement qu'il faut les diagnostiquer et apporter quelques suggestions pouvant aider à arrêter cette "hémorragie". Parmi ces problèmes que nous aurons à relever les problèmes d'ordre pratiques et ensuite proposer quelques suggestions.

### **Section 1 : Observations**

Les difficultés sont nombreuses mais nous avons relevé quelques-unes en fonction des acteurs impliqués dans l'activité d'importation des marchandises.

#### **Paragraphe 1 : les organismes d'assurances**

Les organismes d'assurances du marché n'ont pas une bonne image au sein de la population ; cette situation est la cause principale du public à un désintéressement de la chose "assurantielle" à cela s'ajoute le non règlement rapide de sinistre ou la complication dans la procédure de règlement de sinistre partant la lenteur dans le paiement des sinistres. Dans un pays où il y a une faible culture d'assurance, il faut plus de détermination, d'engagement et du professionnalisme des organismes d'assurance du marché pour développer ce secteur.

#### **Paragraphe 2 : les importateurs et les acteurs partenaires dans les échanges commerciaux.**

##### **A. Les importateurs**

- La difficulté majeure rencontrée au niveau des importateurs est qu'ils continuent toujours d'acheter CAF les marchandises, la fraude (fausse attestation, fraude sur le poids ou la quantité réelle des marchandises, fausses déclaration de sinistres, falsification des connaissements ;
- La pratique de la double assurance quelques fois dans un but illicite, souvent dans l'intention d'avoir deux indemnités d'assurance. La double assurance est une opération qui consiste à souscrire pour la même marchandise deux assurances distinctes, l'une au pays d'exportation et l'autre au pays de destination des marchandises. Quelques fois les importateurs non pas le choix au moment des



achats des marchandises, car certains pays disposent des législations qui rendent obligatoires les assurances des marchandises à l'exportation.

## **B. Les assurances du pays d'exportation des facultés**

L'obligation d'assurance des facultés à l'importation est pratiquée dans certains pays membres de la CIMA, mais il y a aussi des pays qui ont des lois sur les assurances obligatoires des facultés à l'exportation. Ce qui signifie que toute importation en provenance de ces pays doit être assurée au préalable.

Dans ces pays, les vendeurs sont tenus de vendre en valeur coût assurance et fret les marchandises, arrivées à destination, l'importateur pour satisfaire à l'obligation d'assurance locale sera obligé de prendre une deuxième assurance.

Les raisons souvent évoquées par ces vendeurs, ils disent vouloir améliorer l'image de leurs compagnies et qu'ils n'ont pas confiance à nos assureurs. Certains importateurs prétendent dire que, le coût des assurances locales est plus cher que ceux des pays d'exportation ce qui est souvent vrai, qui les motivent à acheter CAF au lieu de FOB et cela en violation de la loi en vigueur.

Ainsi, l'importateur dont le pays a des lois en matière d'obligation de domiciliation serait astreint de prendre une seconde fois l'assurance sans le vouloir, ayant pour conséquence la cherté des marchandises.

Les quelques pays qui ont rendu obligatoire les facultés à l'exportation sont<sup>17</sup> : La Bangladesh, la Bolivie, la Bulgarie, le Burundi, le Cap-Vert, la Colombie, la RDC le Cuba, l'Ethiopie, l'Inde, Indonésie, etc.

### **Paragraphe 3 : l'Etat**

Le décret 736 devrait être actualisé en tenant compte de l'environnement actuel des affaires. Le seuil minimum de la valeur FOB des marchandises importées fixée à 500 000 FCFA doit être revu. Aussi, le décret ne fait pas de différences entre des importations

---

<sup>17</sup> Source : mémoire de ISSOUFOU Harou 2002 DESS-A 2003, Domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation dans un pays sans littoral : l'exemple du Niger

occasionnelles sans caractère commercial. Toute importation doit être soumise automatiquement à la souscription d'une assurance obligatoire sur facultés à l'importation.

- A. Au niveau de la douane : agents chargé du contrôle n'ont pas la compétence requise et aussi la corruption qui gangrène l'administration publique n'est pas des conditions favorables au développement de cette assurance.
- B. La Direction Nationale des Assurances avait nommé en son temps des cadres pour appuyer leur collègue de la douane mais le manque de collaboration et la sécurité des agents affectés pour l'inspection étant menacée par les importateurs véreux, ces derniers ont choisi de quitter leurs postes. Or le travail accompli par ces agents avait permis d'augmenter substantiellement le chiffre d'affaires des compagnies du marché.

Un autre problème est celui le développement du secteur informel, l'Etat lui-même a favorisé la proliféra de ce secteur par l'imposition d'une fiscalité très forte qui obligent les opérateurs de continuer dans l'informel.

## **Section 2 : les suggestions**

Face aux multiples problèmes qui entravent la bonne marche de l'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation au Tchad, l'application de certaines mesures s'avèrent nécessaires, et nécessitent le concours de tous les acteurs

### **Paragraphe 1 : les organismes d'assurance**

#### **A. Les sociétés d'assurance**

Les compagnies d'assurance doivent savoir que la réussite de l'obligation de domiciliation dépend de leurs capacités à réagir face aux obstacles qu'elles rencontrent dans la pratique, qu'il faut relever en mettant l'accent sur :

- La diversification du réseau de distribution : la distribution de l'assurance faculté est entièrement pratiquée de manière traditionnelle. Le constat qui se dégage de l'observation du portefeuille d'assurance maritime et transport est que plus de 80% du chiffre d'affaires sont apportés par les courtiers internationaux du marché (ASCOMA et Gras Savoye). Cette dépendance totale à ces courtiers pourra certes aider les compagnies pour la souscription des certains risques qui se situent hors du territoire national



Par exemple la souscription du contrat d'assurance pour le compte de la Star faite par Ascoma Cameroun à partir du Port de Douala par l'intermédiaire d'Ascoma Tchad dans le cadre de la convention de Courtage entre Ascoma Tchad et STAR. Mais cette situation n'est pas sans conséquence financière. Les commissions sur les affaires apportées et la participation du courtier aux résultats techniques issu de la gestion du portefeuille. Les affaires en directe permettent à l'assureur de bien connaître les contours du risque et le dispense de certaines dépenses. Il serait souhaitable pour la société de revoir les termes de références de leur convention. La société peut améliorer sa production dans la branche maritime et transport en adaptant les stratégies suivantes:

- La diversification de ses réseaux de distribution tout en renforçant la capacité de ses chefs départements production qui doivent à leur tour de former les commerciaux.
- L'Amélioration des garanties proposées : sont proposées aux assurés les garanties. TOUS RISQUES et FAP SAUF que ce soit en faculté aérienne, maritime ou terrestre. A ces garanties on peut y ajoute certaines clauses et revoir les tarifs en accordant une tarification juste et mettre l'accent sur la célérité et traitement avec diligence de tout sinistre pour lequel la garantie est acquise en vue de restaurer la confiance entre les opérateurs économiques, le public et les assureurs.
- De proposer les assurances subsidiaires aux clients<sup>18</sup> : ce sont des clauses, qui ont été élaborées pour protéger les assurés de certains risques liés au commerce international. Selon la position de l'assuré (vendeur ou acheteur) :
  - ✓ L'assuré est acheteur : proposons une contre assurance import ou assurance de substitution import, ces clauses souscrites dans un cas d'achat CIF protège l'assuré en cas de défaillance de l'assurance souscrite par le vendeur ;
  - ✓ L'assuré vendeur : il lui faut une garantie assurance relais du vendeur ou intérêt du vendeur, c'est aussi une contre assurance export et différences de conditions. Ces clauses protègent l'assuré qui agit en qualité de vendeur avec des contrats de vente à la charge du destinataire, l'obligation de

---

<sup>18</sup> Cours de l'assurance maritime et transport de M. SIEWE Roger (2016-2018)

s'assurer pour les risques de transport. Ces clauses servent à l'assuré de se protéger contre la défaillance ou insuffisance d'un assureur local dans le cas de l'obligation de domiciliation des facultés à l'importation.

- Les compagnies d'assurance ont aussi les possibilités d'insérer des clauses de participation au bénéfice : il s'agit d'insérer au contrat par exemple la police d'abonnement, une clause qui permet à l'assuré de participer aux bons résultats de sa police'' transport''. Cette clause s'applique sur le résultat net calculé ainsi<sup>19</sup> :

$$\begin{aligned} & \checkmark \text{ Prime de l'Exercice Encaissée} - (\text{Frais Généraux de la Compagnie et} \\ & \text{Réserves Mathématiques pour Sinistre Majeur \% de la Prime}) + \text{Sinistres} \\ & \text{Régles et Evalués} + \text{Frais et Honoraires d'Expert et Avocat} + \text{ou} - \\ & \checkmark (\text{Recours Encaissés}) = \text{Solde} \end{aligned}$$

Au solde positif constaté, il est alloué une participation calculée à ce solde.

NB : il faut noter que les assureurs prévoient généralement de reporter les pertes d'un exercice sur les exercices suivants et conditionnent l'application de cette clause de participation à la réduction par l'assuré de sa police sur l'exercice suivant.

- Mettre l'accent sur le professionnalisme des cadres, personnels qualifiés : l'assurance transport est l'une de branche qui est évolutive et exige des gestionnaires qualifiés et compétents et doivent rester compétitif. Un recyclage continu du personnel pourrait aider à améliorer la qualité des services. Mais le constat fait, dans nos entreprises on rencontre des agents issus des formations généralistes accro à la routine et dont l'apport ne pourrait qu'enfoncer l'évolution du service transport ;
- La sensibilisation des Risk Managers au respect des dispositions réglementaires à tous les niveaux international, régional et sous régional et au refus de certaines pratiques de contournement comme l'assurance parallèle ;
- Action Marketing : La communication pour amener les assurés à souscrire des garanties « Tous Risques » au lieu de FAP Sauf, au-delà de l'obligation, faire de plaidoyer de l'intérêt de l'assurance ;

---

<sup>19</sup>Cours assurance maritime et transport de M. Siewé Roger IIA (2018)



- La sensibilisation : rappelons que le taux d'analphabétisme au Tchad atteint au moins 85% associé au manque de culture d'assurance, à cela il faut relever les facteurs culturels et religieux qui bloquent le développement 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.
  - En utilisant les diverses techniques mercatiques<sup>20</sup>
- ✓ Les assureurs dans leur ensemble peuvent prendre l'initiative d'organiser des soirées de gala 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 les messages en soutenant ces manifestations. Envers les sociétés commerciales qui sont facilement plus réceptives que les commerçants pris individuellement, les compagnies peuvent leurs envoyer périodiquement des lettres, prospectus ou autres informations utiles sur l'assurance des facultés.
  - Mener des actions commerciales vers les transitaires et commissionnaires en douane pour les taux d'assurance usuels ainsi que les garanties offertes, en proposant les avantages à gagner lorsqu'on souscrit une assurance locale souvent en cas de sinistre on s'adresse plus facilement son assureur local qui est proche, et du temps à gagner mais, aussi les échanges se vont dans la même langue ce qui n'est pas souvent le cas dans lorsque l'assurance est souscrite à l'extérieur du pays.
  - La distribution des copies du décret ainsi que de son arrêté d'application qui rend obligatoire l'assurance des marchandises à l'importation sur le territoire de la République Tchad ;
  - Maîtrise : de la prévention, gestion des sinistres et de recours doit constituer des préoccupations majeures des assureurs car la maîtrise de ces trois

---

<sup>20</sup> Cours Marketing de Mourad Zourdani IIA (2018)

éléments devra permettre à l'assureur d'améliorer ses résultats et la qualité de ses prestations envers les assurés.

## **B. Les intermédiaires d'assurances**

Les intermédiaires d'assurance constituent un auxiliaire essentiel pour les compagnies d'assurance, car leur proximité avec le public est un atout dans la distribution des produits d'assurance. Le réseau est prépondérant dans la réalisation du chiffre d'affaires des compagnies ; de ce fait, les sociétés d'assurances se doivent de bien contrôler l'activité des intermédiaires notamment leur production.

Il conviendrait donc de réorganiser la politique de gestion de la production des intermédiaires surtout dans le cadre de convention de courtage ,lorsqu'il s'agit d'externaliser certaines activités aux intermédiaires ; car quelques fois ces relations laissent apparaître des insuffisances qui sont de nature à affecter l'équilibre financier de la compagnie tel que la sous tarification, l'anti-sélection, le non versement de la prime dans le délai convenu, et la fraude qui résulte de leur intention de dissimuler une partie de production

### **Paragraphe 2 : Les Importateurs**

Au niveau des importateurs, il revient aux organismes du marché et à la Direction Nationale des assurances de s'investir dans le travail de sensibilisation auprès de ces opérateurs économiques qui continuent d'acheter CAF et ce, malgré les injonctions du décret 736 faites aux importateurs en leurs demandant d'acheter FOB au moment de la vente, ou bien d'être capable de dire à leurs fournisseurs que le soigne d'assurance est à leur charge. Les importateurs doivent abandonner la pratique de l'assurance parallèle (l'assurance subsidiaires qui est souscrite auprès d'une société d'assurance du pays d'exportation ; la double assurance) la fraude (faux sinistres) et la falsification des documents sont des maux il entrave le développement de l'assurance.



### **Paragraphe 3 : L'Etat**

La réussite de l'obligation de domiciliation a besoin incontestablement de l'implication de l'Etat à travers le Ministère des Finances et du Budget, et du Ministère de commerce d'Industrie et de l'Artisanat.

#### **A. Ministère des Finances et du Budget**

##### **1. Direction Générale de la Douane et des Droit Indirects**

Cette Direction a en son sein des services chargés du contrôle d'obligation des marchandises lors de procédure de dédouanement des facultés importées.

En effet, la douane doit jouer le même rôle que celui de la police dans le cadre de contrôle de routine de l'assurance obligatoire de la responsabilité civile automobile. Ce contrôle doit être systématique sur toutes les facultés à importation entrant sur le territoire tchadien ; par l'application stricte des sanctions tels que prévue par la réglementation.

##### **2. La Direction Nationale des Assurances**

Il existe actuellement au sein du Ministère des Finances et du Budget une Direction Nationale des Assurances ; qui a des cadres qui ont la compétence de faire des contrôles sur place au sein des grandes entités (commerciales ou industrielles) qui importent les marchandises afin de s'assurer du respect de l'obligation d'assurances des facultés à l'importation. Ce travail n'est pas fait par faute de moyens financiers, il faudrait mettre à leur disposition des ressources nécessaires pour leur permettre de le faire.

Appuyer, les agents affectés pour le contrôle à la poste frontalière de Nguéli et de l'Aéroport avec les agents de forces de l'ordre dans leur mission. Elargir s'il le faut des contrôles aux différents points d'entrées des marchandises au Tchad.

Réactualiser le décret 736 et son arrêté d'application pour mieux l'adapter aux exigences environnementales actuels des affaires. Pour cela, il faudrait porter le seuil de la valeur FOB des marchandises à l'importation de 500 000 CFA à 1 000 000 ou 1 500 000 CFA minimum.

La fiscalité applicable aux sociétés d'assurances est élevée, et surtout en ce qui concerne la sous branche maritime et transports, la taxe sur la convention d'assurance doit être plus affiné en faveur des assurances maritimes et transports ; et ce, dans un but de

favoriser les opérations d'imports/ exports avec l'extérieur et faciliter le transfert des richesses. Afin d'accroître le chiffre d'affaires des compagnies et lutter contre la fraude à l'assurance qui est un à manque pour l'Etat (impôt sur les bénéfices nets des sociétés et la taxes sur les conventions) et les compagnies ; l'Etat doit réfléchir sur la situation en mettant en place le système de guichet unique. Cette dématérialisation du certificat d'assurance maritime et transport se fera à travers la mise en place du guichet unique au niveau de terminal du port de Douala pour les marchandises en destination du Tchad comme le cas de la RCA Le guichet unique une fois installé, devrait permettre de souscrire les différentes garanties en ligne à travers une plateforme<sup>21</sup> qui sera géré par l'association des sociétés d'assurances du Tchad (ASAT) comme ce fut le cas du Benin.

Il faudrait mettre aussi au niveau des différents postes frontalières ou d'importantes quantités des marchandises à l'importation entrent sur le territoire par voie terrestre des agents chargés du contrôle

L'utilisation du guichet unique aura permis de réduire les fraudes et la corruption ce qui va contribuer au développement de la branche maritime et transport à travers l'allègement et accélération des procédures douanières et administratives relatives à l'importation des facultés.

## **B. Ministère de Commerce**

C'est le ministère en charge de la délivrance de la licence d'importation, pour toute personne qui a l'intention de faire des importations des facultés. L'obtention de la licence d'importation doit être soumise à tous les contrôles de conformité de l'importateur. La licence ne devrait être délivrée que si l'importateur respecte toutes les conditions admises pour son octroi, par exemple la souscription préalable d'un contrat d'assurance, importateur doit aussi fournir les informations concernant la marchandise à importer, le pays d'origine, sa valeur FOB, le coût de transport, le mode règlement, la banque de domiciliation.

---

<sup>21</sup> Rapport de Stage de M.Alligbononsi Narcisse



## CONCLUSION GENERALE

Le Tchad pays pauvre et enclavé, cette situation de manque d'accès à la mer entrave sérieusement sur les échanges commerciaux du pays avec l'extérieur ; c'est-à-dire sur le commerce international. Car l'assurance sur facultés à l'importation étant liée à ce commerce. L'étude de ce thème portant sur la domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation nous a permis de découvrir certains maux qui minent l'activités des assurances. Le Tchad dispose des lois certes, mais leur application pose sérieusement de problèmes dans la plupart des cas ; cela est dû à une méconnaissance de cette loi dans le milieu des opérateurs économiques, l'incivisme de la population, des appartenances politiques et autres pratiques néfastes qui ne sont pas de nature à favoriser un changement de mentalité de nos concitoyens.

En effet, la mise en œuvre pratique de l'obligation de domiciliation sur facultés à l'importation fait face à des pratiques peu orthodoxes tel que la double assurance, la fraude, la continuité des opérateurs économiques d'acheter CAF. A cela, il faut ajouter le manque de sérieux dans le contrôle des agents chargés de suivi de l'application du décret portant sur l'obligation de domiciliation sur facultés à l'importation. L'Etat doit tout mettre en œuvre pour faire respecter l'obligation qu'il a lui-même institué par des contrôles rigoureux au niveau de la douane et l'utilisation du guichet unique serait salvatrice pour la réussite de cette obligation.

L'environnement des affaires reste toujours morose à cause des pressions fiscales favorisant le développement de l'informel. Il faut un allègement d'impôt sur les sociétés pour permettre le développement du secteur d'assurance.

La pertinence de ces différentes mesures se fondent sur la prise en compte des intérêts croisés de tous les acteurs impliqués (l'Etat, des professionnels de l'assurance, des opérateurs économiques et des particulier). Malgré, les mauvaises pratiques qui empêchent le développement du secteur des assurances, et en dépit des oppositions des organisations professionnelles des compagnies d'assurances maritimes des pays développés et de certaines Etats qui voient en obligation des domiciliations des facultés comme une entorse

à la liberté du commerce international à cette ère de mondialisation, de la globalisation de notre planète l'assurance des facultés peut se développer dans les pays sans littoral.

Le Tchad, et l'ensemble des pays qui appliquent cette législation, et qui adhèrent à l'initiative du CNUCED sur l'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés à l'importation, doivent faire un plaidoyer auprès de l'OMC, afin que l'interdiction de la vente CIF soit une réalité pour faciliter les échanges commerciaux. Ils ne doivent pas céder à la pression des professionnels des transports maritimes, du FMI et de certains pays développés, aussi, il faudrait mettre en place de système de contrôle plus efficace dans les administrations concernées et aux compagnies du marché de revoir les tarifs et proposer des garanties plus attractives cela contribuera à renverser cette situation si nous tenons à conserver sur place les capitaux.



## BIBLIOGRAPHIE

### OUVRAGES SPECIALISES ET ARTICLES

1. L'assurance du commissionnaire de transport de M. Abakar Boutou
2. Jeune Afrique Article titré « où va le Tchad » un accès à la mer vital

### LEGISLATION

1. Code des Assurances CIMA 2014
2. Code de Commerce
3. Recueil des Lois et Règlements de la République du Tchad

### COURS ET SEMINAIRES

1. Cours d'Assurance Maritime et Transport 2018 de M. Roger Siewe Nganjui
2. Cours d'Assurance Maritime et Transport de M. Jérôme Yeatman
3. Cours d'Assurance Maritime et Transport de M. Assamoi ANASSE (Ernest)
4. Cours de Marketing de M. Mourad Zourdani
5. Séminaire de Formation Organisé Conjointement par SCG-Re et GHANA-Re du 17 au 21 Septembre à Douala au Cameroun
6. L'Assurance Transport en Afrique : problématiques actuelles : Par MM : Protais Ayangma Amang Président de la FANAF et Jean Christophe Boorte Consultant IRS. Les Rencontres AMRAE Strasbourg du 28 au 30 2009

### MEMOIRES

Mémoire de M. ISSOUFOU Harou, La domiciliation de l'assurance sur facultés maritime à l'importation dans un pays sans littoral : l'exemple du Niger

### WEBGRAPHIE

1. [www.maritime.life.ca](http://www.maritime.life.ca)
2. [www.ffsa.fr](http://www.ffsa.fr)
3. [www.jeuneafrique.com](http://www.jeuneafrique.com) > *mag* > *econ*

## Liste des Annexes

|                                        |    |
|----------------------------------------|----|
| Annexe 1 : Certificat d'assurance..... | 67 |
| Annexe 2 : Décret N° 736.....          | 68 |
| Annexe 3 : Arrêté N° 0019 .....        | 68 |



## Annexe 1 : Certificat d'assurance

|  <b>LA STAR NATIONALE</b><br><small>Société anonyme à économie mixte au capital de 250 000 000 CFA<br/>         créée par Ordonnance n° 10/PCSM-SGG du 30/6/77 - E.C. 15/8/77<br/>         Siège social : B.P. 914 N'DJAMENA République du Tchad<br/>         Téléphone : 52 56 77 &amp; 52 42 22 - Fax 52 51 89</small> |  | N° 32535                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>CERTIFICAT D'ASSURANCE N°</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  | AGENCE / COURTIER : CODE :                                                                                                                              |
| IDECRET N° 736 / PR / MFM / DG / SCA / 85 DU 19 / 11 / 85                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |  | NOM :                                                                                                                                                   |
|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  | ADRESSE : 251.427 29/08/2012                                                                                                                            |
| C.S.T.<br>ASSURE AGISSANT TANT POUR SON COMPTE<br>QUE POUR LE COMPTE DE QUI IL APPARTIENDRA                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  | N° Police : Date :                                                                                                                                      |
| 2 tracteurs neufs P416145.1<br>Poids total brut : 12 900 kgs<br>1 container 40 HC                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  | COMMANDE CST N° 0511/82326<br>Poids : N°<br>Marques : RIO GRANDE/BANDA VIA DOUALA                                                                       |
| N° du tarif douanier                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  | MSC CADIZ - MM326R                                                                                                                                      |
| Navire et/ou autre moyen de transport : EUROS 173 848,50                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  | CENT SOIXANTE TREIZE MILLE HUIT CENT QUARANTE<br>HUIT EUROS ET CINQUANTE CENTIMES.                                                                      |
| Valeur d'assurance (en chiffres)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |  | (en lettres)                                                                                                                                            |
| Référence de la licence d'importation                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  |                                                                                                                                                         |
| En cas d'avaries à destination<br>voir ci-dessous s'adresser à                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  | Pour le paiement des dommages susceptibles d'être mis à la charge<br>des Assureurs, adresser le dossier complet à :                                     |
| FAP SAUF                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  | <b>GAN EUROCOURTAGE</b><br>Marché Maritime & Transport<br>9, boulevard Malesherbes - 75008 PARIS<br>Tél +33 (0)1 56 69 68 68 - Fax +33 (0)1 45 62 52 00 |
| Conditions générales                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  | Taux R.O. : 0,32 %<br>Taux R.G. :                                                                                                                       |
| Résumé des principales conditions d'assurances                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |  | Prime R.O. EUROS 556,32<br>Prime R.G. EUROS 1,52<br>Frais : EUROS 8,000% 44,63<br>T.E. EUROS 1,800% 10,04<br>T.C.A. EUROS 612,51<br>Total               |
| 1 - A Douala : Les Commissaires d'Avaries Réunis<br>BP 278 - DOUALA<br>Tél. (237) 42.71.60                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |  |                                                                                                                                                         |
| 2 - A N'Djamena : C A R<br>BP 751 - N'DJAMENA<br>Tél. 51.51.45<br>N'GARDOUM N'DIWA<br>BP 914 - N'DJAMENA                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |  |                                                                                                                                                         |
| CINQ (dont 1 original)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |  |                                                                                                                                                         |
| 18 juillet 2013                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |  |                                                                                                                                                         |
| Fait en : exemplaires                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |  | Signature :                                                          |
| A N'DJAMENA                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |  |                                                                    |
| Le :                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |  |                                                                                                                                                         |



## Annexe 2 : Décret N° 736

MINISTRE DES FINANCES ET MATERIELS  
 SECRETAIRAT D'ETAT AU MINISTRE DES  
 FINANCES ET MATERIELS  
 DIRECTION GENERALE

UNITE - TRAVAIL - PROGRES

DECRET N° 736 /PR/MFW/DG/SCA/85  
 PRIS EN APPLICATION DES ARTICLES 3 ET  
 5 DE L'ORDONNANCE N° 9/PCSM/SGG DU 30  
 JUIN 1977 ET RENDANT OBLIGATOIRE L'AS-  
 SURANCE DES MARCHANDISES OU FACULTES A  
 L'IMPORTATION.

VISA : SGG *11/22/85* *De/scr*

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE  
 CHEF DE L'ETAT  
 PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES

*19/12/85* *SCA*

VU L'Acte Fondamental de la République  
 VU Le Décret n° 25/PCE du 18 Octobre 1982 portant  
 publication de l'Acte Fondamental  
 VU Les Décrets n° 298/PR/CAE/4 du 24/07/84 et 666/CA/C.B/85 du  
 28/09/85 portant remaniements ministériels ;  
 VU L'Ordonnance n° 9/PCSM/SGG du 30 Juin 1977 Portant Organi-  
 sation de l'Industrie des Assurances en République du TCHAD

SUR PROPOSITION DU MINISTRE DES FINANCES ET MATERIELS

D E C R E T E

ARTICLE I : Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assu-  
 jetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entre-  
 prise d'assurances agréée au TCHAD pour toute importation de marchan-  
 dises ou facultés sur le Territoire de la République du TCHAD.

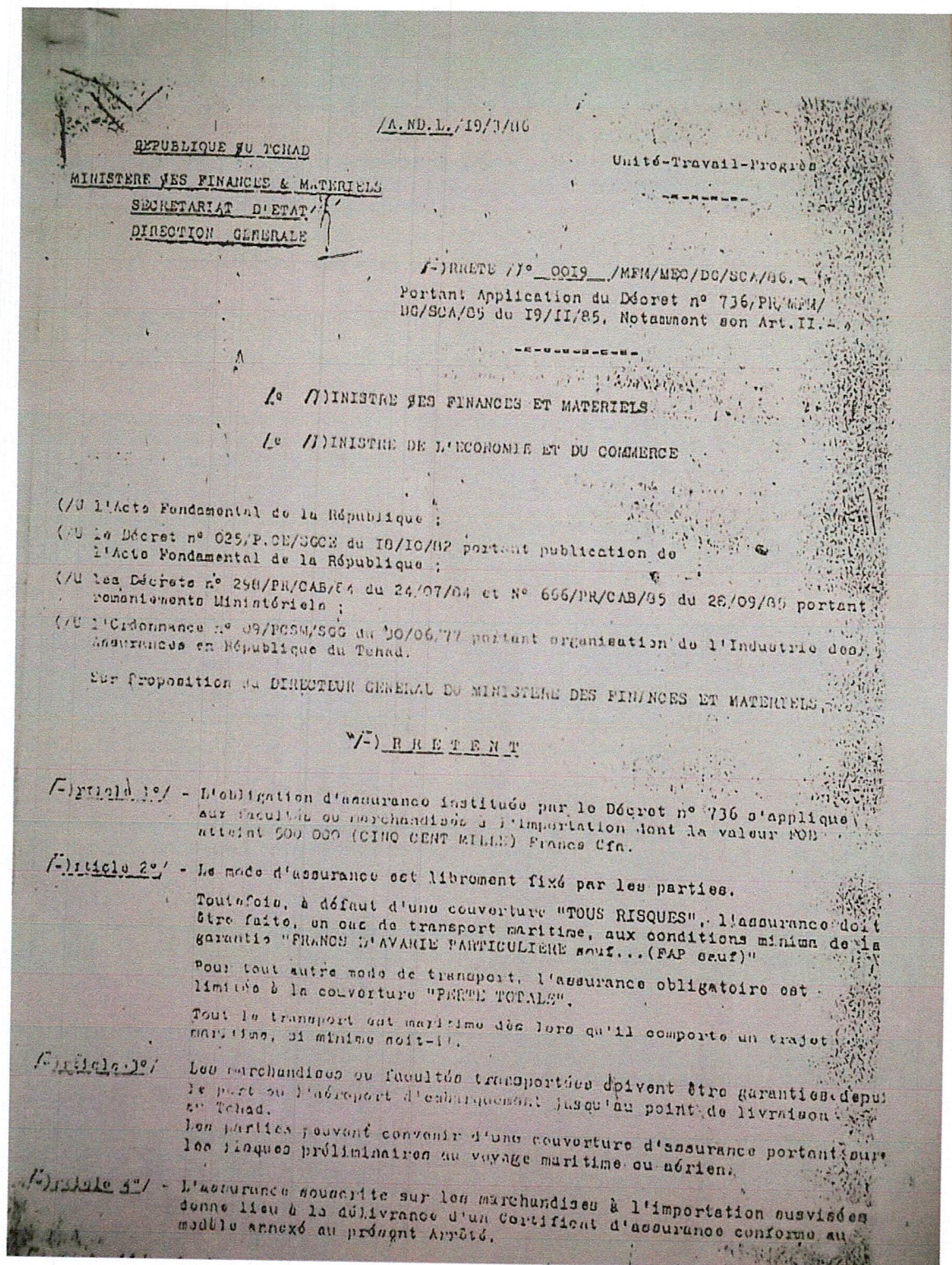
Cette assurance peut être souscrite directement auprès de l'Organisme  
 visé à l'alinéa précédent ou par l'intermédiaire des personnes physi-  
 ques ou morales habilitées, conformément à la réglementation en vigueur  
 à présenter des opérations d'assurances au TCHAD.

ARTICLE II : Un Arrêté fixera les conditions d'application du présent Décret, notam-  
 ment la valeur minima marchandises ou facultés importées à partir  
 de laquelle il y a obligation d'assurance ainsi que les modalités d'éta-  
 blissement et des documents justificatifs d'assurance.

.../...

## Annexe 3 : Arrêté N° 0019







## TABLE DES MATIERES

|                                                                                                                                                     |          |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|
| Dédicaces.....                                                                                                                                      | i        |
| Remerciements.....                                                                                                                                  | ii       |
| Liste de sigles et abréviations.....                                                                                                                | iii      |
| Liste des tableaux.....                                                                                                                             | iv       |
| Liste des figures.....                                                                                                                              | v        |
| Résumé.....                                                                                                                                         | vi       |
| ABSTRACT.....                                                                                                                                       | vii      |
| SOMMAIRE.....                                                                                                                                       | viii     |
| INTRODUCTION GENERALE.....                                                                                                                          | 1        |
| PREMIERE PARTIE : L'INSTITUTION DE LA REGLEMENTATION, D'UNE ASSURANCE OBLIGATOIRE DES FACULTES A L'IMPORTATION ET DE SA DOMICILIATION AU TCHAD..... | 7        |
| <b>Chapitre 1 : BREF APERÇU SUR LE COMMERCE AU TCHAD ET LA DOMICILIATION SUR FACULTES MARITIMES A L'IMPORTATION.....</b>                            | <b>9</b> |
| Section I :Bref aperçu sur le commerce extérieur au Tchad.....                                                                                      | 9        |
| Paragraphe 1 : Difficultés rencontrées par l'économie Tchadienne.....                                                                               | 9        |
| A. La conjoncture économique actuel du Tchad.....                                                                                                   | 9        |
| B. L'environnement des affaires au Tchad.....                                                                                                       | 10       |
| C. L'enclavement du Tchad.....                                                                                                                      | 11       |
| 1. 'absence de voie ferrée.....                                                                                                                     | 11       |
| 2. L'innavigabilité des fleuves et du Lac –TCHAD.....                                                                                               | 12       |
| Paragraphe 2:La situation des échanges commerciaux.....                                                                                             | 12       |
| A. Une balance commerciale chroniquement déficitaire.....                                                                                           | 12       |
| B. Ouverture au commercial international.....                                                                                                       | 14       |
| 1. Les exportations.....                                                                                                                            | 14       |
| 2. Les importations.....                                                                                                                            | 14       |
| Section 2 : Domiciliation et obligation sur facultés maritimes à l'importation au Tchad.....                                                        | 15       |
| Paragraphe 1 : Le contenu de la réglementation.....                                                                                                 | 15       |
| A. Le Champ d'Application de la réglementation.....                                                                                                 | 15       |
| 1. Les marchandises concernées par l'obligation d'assurance.....                                                                                    | 15       |
| 2. Les personnes assujetties.....                                                                                                                   | 16       |
| B. Modalités de souscription de l'assurance.....                                                                                                    | 17       |



|                                                                                                             |           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 1. Les garanties offertes et la liberté des parties au contrat .....                                        | 17        |
| 2. La durée de l'assurance.....                                                                             | 17        |
| 3. Le document justificatif ou de présomption d'assurance.....                                              | 19        |
| C. Sanctions pour Infraction à la réglementation .....                                                      | 19        |
| 1. L'amende.....                                                                                            | 19        |
| 2. L'emprisonnement .....                                                                                   | 19        |
| Paragraphe 2 : La portée de la réglementation .....                                                         | 20        |
| A. Obligation d'assurance des facultés à l'importation au Tchad .....                                       | 20        |
| B. L'obligation de domiciliation.....                                                                       | 21        |
| <b>CHAPITRE 2 : JUSTIFICATION DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION SUR FACULTES A L'IMPORTATION .....</b>       | <b>22</b> |
| Section 1 :L'intérêt de l'obligation de domiciliation de l'assurance sur facultés maritimes .....           | 22        |
| Paragraphe 1 : l'avantage de la souscription du contrat d'assurance sur facultés à l'importation. ....      | 22        |
| A. Le transfert du risque .....                                                                             | 23        |
| B. L'unicité et la continuité de la couverture.....                                                         | 23        |
| C. Les modes de transport.....                                                                              | 23        |
| D. La limitation de responsabilité en matière de transport .....                                            | 24        |
| 1. La limitation de responsabilité du transporteur.....                                                     | 24        |
| 2. La limitation de responsabilité du transitaire.....                                                      | 24        |
| 3. Les causes d'exonération de responsabilité du transporteur des marchandises .....                        | 25        |
| 4. La caution de prêt bancaire .....                                                                        | 26        |
| Paragraphe 2 : Domiciliation comme un instrument de financement de l'économie. ....                         | 27        |
| Paragraphe 3 : Augmentation des capacités des sociétés nationales d'assurance. ...                          | 28        |
| Section 2 : La liberté du commerce international .....                                                      | 31        |
| Paragraphe 1 : les oppositions formulées par les institutions financières.....                              | 31        |
| Paragraphe 2 :oppositions des organismes d'assurances à la domiciliation des facultés à l'importation ..... | 32        |
| <b>SECONDE PARTIE : LA MISE EN ŒUVRE PRATIQUE DE L'OBLIGATION DE DOMICILIATION.....</b>                     | <b>34</b> |
| <b>CHAPITRE 1: LE FONCTIONNEMENT PRATIQUE DU MARCHÉ D'ASSURANCES DES FACULTES AU TCHAD.....</b>             | <b>36</b> |

## Section 1 : Les acteurs de l'obligation de domiciliation sur facultés à l'importation , et les risques assurables, ..... 36

### Paragraphe 1 : les acteurs de l'obligation de domiciliation sur facultés à l'importation ..... 36

- A. Les organismes d'assurances ..... 36
  - 1. Les sociétés d'assurances ..... 36
  - 2. Les intermédiaires d'assurance(courtiers)..... 36
- B. Les importateurs..... 37
- C. L'Etat..... 38

### Paragraphe 2 : Les risques assurables ..... 39

- A. Les risques ordinaires..... 39
- B. Les risques exceptionnels..... 39

## Section 2 : Les règles pratiques de souscription du contrat d'assurance.. 39

### Paragraphe1 : Les informations à fournir et choix des garanties..... 40

- A. Les informations à fournir..... 41
  - 1. La nature et l'emballage des marchandises..... 41
  - 2. Les moyens de transport..... 41
  - 3. La valeur d'assurance..... 42
- B. Le choix des garanties ..... 42
  - 1. L'assurance Tous Risques..... 42
  - 2. L'assurance Franc Avarie Particulière FAP sauf..... 44
- C. Les différents types de polices proposées ..... 46
  - 1. La police au voyage ..... 46
  - 2. La police d'abonnement ou police flottante..... 46
  - 3. Police à alimenter ..... 47
  - 4. La police tiers chargeurs ..... 47
  - 5. La police au chiffre d'affaires ..... 47

### Paragraphe 2 : La gestion des sinistres ..... 48

- A. Les obligations des parties en cas de sinistres ..... 48
  - 1. Les obligations de l'assuré..... 48
  - 2. L'obligation de l'assureur : ..... 50
- B. La subrogation de l'assureur ..... 52

## CHAPITRE 2 : OBSERVATIONS ET RECOMMANDATIONS ..... 54



|                                                                                               |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Section 1 : Observations .....                                                                | 54 |
| Paragraphe 1 :les organismes d'assurances .....                                               | 54 |
| Paragraphe 2 : les importateurs et les acteurs partenaires dans les échanges commerciaux..... | 54 |
| A. Les importateurs.....                                                                      | 54 |
| B. Les assurances du pays d'exportation des facultés .....                                    | 55 |
| Paragraphe 3 : l'Etat .....                                                                   | 55 |
| Section 2 : les suggestions .....                                                             | 56 |
| Paragraphe 1 : les organismes d'assurance.....                                                | 56 |
| A. Les sociétés d'assurance .....                                                             | 56 |
| B. Les intermédiaires d'assurances.....                                                       | 60 |
| Paragraphe 2 : Les Importateurs .....                                                         | 60 |
| Paragraphe 3 :L'Etat .....                                                                    | 61 |
| A. Ministère des Finances et du Budget .....                                                  | 61 |
| 1. Direction Générale de la Douane et des Droit Indirects .....                               | 61 |
| 2. La Direction Nationale des Assurances .....                                                | 61 |
| B. Ministère de Commerce .....                                                                | 62 |
| CONCLUSION GENERALE.....                                                                      | 63 |
| BIBLIOGRAPHIE.....                                                                            | 65 |
| Liste des Annexes .....                                                                       | 66 |
| TABLE DES MATIERES .....                                                                      | 70 |

