

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES

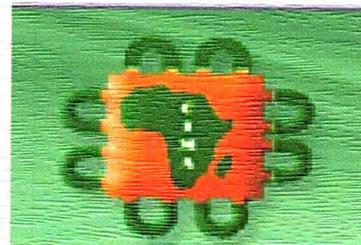
D'ASSURANCES (CIMA)

Institut International des Assurances (IIA)

B.P: 1575 – TEL. (237) 22.20.71.52 / Fax (237) 22.20.71.51

Site web: [http:// www.iiayaounde.com](http://www.iiayaounde.com); Email: iaa@iiacameroun.com

Yaoundé/ Cameroun



MEMOIRE DE FIN D'ETUDES POUR L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES EN ASSURANCE (DESS-A)

THEME :

LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION : CAS DU NIGER

PRESENTE ET SOUTENU

PAR :

M. MOUSSA Zakari Yaou
Etudiant en DESS-A,

SOUS LA DIRECTION

DE :

M. OUMAROU Lawali
Chef de Département Technique et
Commercial à la CAREN, DESS-A,
13^{ème} Promotion de l'IIA, Yaoundé

19^{ème} Promotion 2008 - 2010



DEDICACES :

Je dédie ce présent travail :

- A mon père **Moussa KALI**, enseignant en retraite à Tessaoua ;
- A ma mère **Zilaiye CHAIBOU** également à Tessaoua ;
- A tous ceux qui luttent quotidiennement pour l'avènement d'une société juste, paisible et démocratique.

Remerciements :

Tout d'abord, nous exprimons notre gratitude à **Dieu** le Tout Puissant, le Miséricordieux.

Ensuite, nos remerciements vont à l'endroit de la **Direction Générale de la CAREN** qui a bien voulu nous accepter et pour nous avoir mis dans les conditions satisfaisantes de travail.

Nous exprimons également nos remerciements :

- A notre Directeur de mémoire, Monsieur **OUMAROU Lawali**, chef du Département Technique et Commercial de la **CAREN** qui, malgré ses multitudes occupations, a bien voulu accepter ce travail ; qu'il trouve ici notre profonde gratitude.
- A l'ensemble du **personnel de la CAREN** pour son accueil chaleureux et sa sympathie tout au long de notre séjour au sein de la dite compagnie.
- Au **Directeur Général** de l'**IIA** pour ses multitudes efforts de faire davantage de l'**IIA**, une école de l'excellence et pour aussi ses grandes qualités managériales.
- Au personnel enseignant et administratif de l'**IIA**.
- A Monsieur **BABA Omar**, Directeur des Etudes au CRADAT (Yaoundé) pour ses soutiens ainsi qu'à tous les ressortissants nigériens à Yaoundé.
- A Monsieur **OUMAROU Mahamane**, Directeur National des Assurances ainsi qu'à **ISSAKA Abdoul Hamid** et **YAHAYA Roland**, tous deux commissionnaires nationaux des assurances au Ministère de l'Economie et des Finances du Niger.

Nous ne manquerons pas de remercier nos collègues de la 19^e promotion DESS-A et ceux de la 9^e promotion MST-A de l'**IIA** pour la sympathie et l'esprit d'entraide qui ont caractérisé notre séjour à l'immeuble Z de Messa.

Nous remercions : **ABDOU Chapiou** DGI Niamey ; **IBRAHIM ZENGUI Halimatou**, **MATO HANGA Ibrahim**, **ABDOURAHAMANE SIDI Mohamed**, **KOLLI Abdourahamane**, **ISSOUFOU Idrissa**, **OUMAROU Mainassara** et tous les ressortissants de la commune Rurale de **Sassoumbroun** à Niamey.

A tout **le peuple Camerounais**, nous disons merci pour son hospitalité.

Sigles et abréviations :

CAREN : Compagnie d'Assurances et de Réassurances du Niger

CIF: Cost Insurance Freight (cout, assurance, fret)

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances

CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

CRCA : Commission Régionale de Contrôle des Assurances

DCA : Direction de Contrôle des Assurances

DNA : Direction Nationale des Assurances

FAP...Sauf : Franc d'Avaries Particulières

FOB : Free on Board (Sans frais à bord)

INS : Institut National de la Statistique

ME/F : Ministère de l'Economie et des Finances

NIA : La Nigérienne d'Assurances

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires

SNAR-LEYMA : Société Nigérienne d'Assurances et de Réassurances –Leyma

UGAN : Union Générale des Assurances du Niger.

RESUME :

Il existe, au Niger, deux formes d'assurances obligatoires à savoir l'assurance RC automobile et l'assurance des facultés à l'importation. La première est la mieux connue et surtout la plus appliquée tandis que la seconde, ignorée par la plupart de la population, reste mal appliquée.

C'est donc pour faire connaître davantage cette assurance et surtout pour déceler les problèmes liés à son application en vue de leur correction que nous avons pris comme thème « la domiciliation de l'assurance facultés à l'importation : cas du Niger ».

L'étude de ce thème a été faite en deux (2) grandes parties essentiellement qui sont :

- Généralités sur l'assurance des marchandises ;
- La mise en œuvre de la domiciliation de l'assurance facultés à l'importation au Niger.

Dans la première partie, nous avons passé en revue les différentes garanties offertes pour les importateurs des marchandises en fonction de la nature du transport c'est-à-dire selon qu'il s'agisse des marchandises transportées par voie maritime, aérienne ou terrestre.

Nous avons également expliqué les différents types de polices qu'ils peuvent adapter en fonction de leur situation professionnelle.

Nous avons parlé aussi des principaux événements couverts par chaque garantie ainsi que de ceux exclus.

En ce qui concerne la deuxième partie, nous avons surtout prouvé le non respect de l'obligation d'assurance des marchandises importées au Niger en confrontant les statistiques des marchandises importées avec les primes émises sur ces marchandises sur l'ensemble du marché.

Ceci nous a permis de calculer de façon approximative le manque à gagner des primes et même des taxes pour les assureurs et pour l'Etat. Si rien n'est fait dans l'immédiat, ce manque à gagner ne fera que s'accroître dans les années à venir.

Ensuite, les différents moyens de fraude utilisés aussi bien par les importateurs que par les assureurs eux-mêmes ont été évoqués. Il s'agit principalement de la délivrance du certificat de complaisance par les assureurs, l'introduction frauduleuse des marchandises par les importateurs, la négligence des douaniers...

Ainsi, pour que cette branche si importante d'assurance des marchandises importées connaisse un véritable essor au Niger, des solutions idoines et fermes doivent être envisagées. Il s'agit entre autres de :

- La refonte totale des textes instituant cette obligation afin de leur donner un caractère beaucoup plus dissuasif ;
- La formation des douaniers aux techniques d'assurances à travers l'organisation des séminaires de formation ;
- La nécessité pour les assureurs de communiquer avec les assurés et la population en vue de faire connaître l'importance de l'assurance.

Abstract :

There are two types of compulsory insurances in Niger: the automobile civil liability insurance and the imported goods insurance.

The first one is well known of Niger people and is the most used, whereas the last one is unknown of a great part of the populations and, therefore, it is not fully implemented.

The current study intends, therefore, to help people know more about the imported goods insurance, to find out the problems that hinder his use so as to correct them. That is the reason why we have chosen the following topic for study: "the imported goods insurance domiciliation in Niger".

The study is organized in two main parts:

- Generalities on goods insurance;
- The imported goods insurance implementation in Niger.

In the first section, we have briefly made a review of the various types of warranties offered to goods products importers whether by the sea, by air transport or by road.

We have also explained that these various warranties are used according to the importer's professional situation. You can also find the main areas covered by each warranty as well as the excluded ones.

In the second part, we have mainly proved the non respect of any obligation insurance on imported goods in Niger. We did this by confronting the imported goods statistics with the primes raised on these imported goods in the global market. This confrontation had permitted us to calculate approximately the loss in primes and taxes for both insurers and state authority. If serious are not taken in the short term, this loss will keep growing for the next year to come.

After this, we have evoked the various bribes and how they are practiced by the importers as well as by the insurers, the smuggling, the customers neglect...

Thus, in order that this how much important branch of imported goods insurance know a real development in Niger, sound and strong measures must be foreseen. Among others measures are:

- The full melting of the legal dispositions in this field so as to be more dissuasive;
- The customers training in insurance techniques through training workshops;
- The need for the insurers corporate to communicate with the population in order to convince them of the importance of insurance.

SOMMAIRE :

PAGES

INTRODUCTION.....1**PREMIERE PARTIE : GENERALITES SUR L'ASSURANCE DES FACULTES A
L'IMPORTATION****CHAPITRE I : ORIGINE DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE DES
MARCHANDISES**.....5**SECTION I : JUSTIFICATION DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE DES
MARCHANDISES**.....5**SECTION II : LA PORTEE DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE**.....7**SECTION III : LE CONTROLE DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE DES
MARCHANDISES**.....8**CHAPITRE II : LES DIFFERENTES CATEGORIES D'ASSURANCE FACULTES**.....9**SECTION I : L'ASSURANCE DES FACULTES TRANSPORTEES PAR VOIE
MARITIME**.....9**SECTION II : L'ASSURANCE DES FACULTES TRANSPORTEES PAR VOIE
AERIENNE**.....19**SECTION III : L'ASSURANCE DES FACULTES TRANSPORTEES PAR ROUTE**...24**DEUXIEME PARTIE : LA MISE EN ŒUVRE DE LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE FACULTES A
L'IMPORTATION AU NIGER**

CHAPITRE I : LE NON RESPECT DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE DES FACULTES A L'IMPORTATION AU NIGER.....32

SECTION I : CADRE LEGISLATIF ET REGLEMENTAIRE DE LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE FACULTES A L'IMPORTATION.....32

SECTION II : LES MOYENS DE DETOURNEMENT.....35

SECTION III : LES CONSEQUENCES DU NON RESPECT DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE.....41

CHAPITRE II : LES SOLUTIONS ENVISAGEABLES.....49

SECTION I : LES MESURES A PRENDRE PAR L'ETAT.....49

SECTION II : LES MESURES A PRENDRE PAR LES ASSUREURS.....51

CONCLUSION.....54

ANNEXES

BIBLIOGRAPHIE

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

Le Niger est un pays enclavé situé en plein cœur de l'Afrique de l'ouest. Il a une superficie de 1.267.000 km² et compte une population d'environ 15.000.000 d'habitants en 2009¹.

Son économie repose essentiellement sur deux principales activités : l'agriculture et l'élevage pratiqués essentiellement sur la bande sud du pays. Le secteur industriel est peu développé, mais compte tenu des potentialités minières du pays, ce secteur connaîtra sans doute un grand essor.

Mais pour le moment, la plupart des produits sont importés et sont acheminés principalement par voie terrestre. C'est donc dire que le secteur du transport occupe une place importante, en l'occurrence le transport par voie terrestre.

Ainsi, au cours de leur acheminement, ces marchandises sont soumises à de nombreux risques particuliers (pertes, vols, casses, mouille...). A ces derniers s'ajoutent bien sûr les risques liés aux diverses opérations auxiliaires - manutentions - chargements... Pour donc se prémunir contre ces risques, l'importateur a besoin d'une assurance.

Qu'est-ce que alors l'assurance ?

L'opération d'assurance est généralement définie comme « l'opération par laquelle une partie, l'assuré, se fait promettre, moyennant une rémunération (la prime ou cotisation), pour lui ou pour un tiers en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie, l'assureur, qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique »². (Professeur Hémar).

Il convient de noter que l'assurance recouvre en réalité de nombreuses catégories d'opération ; ce qui nous amène à parler non pas de l'assurance en général, mais plutôt des assurances.

Traditionnellement on classe les assurances en deux catégories qui sont d'une part les assurances de transport et, d'autre part les assurances terrestres.

¹ INS – Niger : **Le Niger en chiffres**, édition 2009.

² YEATMAN Jérôme, **Manuel International de l'assurance**, éditions economica, Paris juin 1998, page 1.

En ce qui concerne la première catégorie car c'est elle qui nous intéresse, elle regroupe aussi bien l'assurance des marchandises transportées (« Facultés ») que celles du moyen de transport (Corps de véhicule).

L'assurance de transport regroupe :

- l'assurance de transport maritime ;
- l'assurance de transport par voie aérienne ;
- l'assurance de transport par voie fluviale.

Les deux premières sont régies respectivement par la convention de Bruxelles et la convention de Varsovie.

Pendant longtemps, l'assurance maritime a été la seule forme d'assurance connue parce que toutes les opérations commerciales d'envergure s'effectuaient par mer, de port en port. Lorsque d'autres moyens de transport, fluviaux, terrestres puis aériens se sont développés, l'assurance maritime les a tout naturellement englobés dans son domaine d'activité.

C'est pourquoi on emploie indifféremment les termes assurance transport ou assurance maritime ; ces deux expressions étant pratiquement identiques.

C'est donc dire que l'assurance maritime est la plus ancienne branche de l'assurance moderne puisqu'elle remonte au 13^e siècle.

Elle est restée longtemps la branche la plus importante avant le développement au 19^e siècle des branches incendie et accidents du travail, puis au 20^e siècle des branches automobiles et vie.

Aujourd'hui encore, étant une composante essentielle du commerce international, elle reste et demeure une branche privilégiée dans les Etats en voie de développement en général et en particulier dans les Etats sans littoral comme le Niger.

Cette importance se situe surtout au niveau de l'assurance des marchandises importées dans la mesure où le Niger est un pays qui importe plus qu'il n'exporte. En d'autres termes, les importations sont de loin plus importantes que les exportations.

L'importance de l'assurance transport, en particulier des marchandises est indéniable en ce que les risques qu'elle couvre à savoir les risques d'avaries et de pertes sont si

nombreux que, pratiquement, toutes les marchandises exportées ou importées nécessitent d'être assurées et que le document d'assurance est devenu l'une des pièces exigées pour l'ouverture des crédits bancaires.

On en déduit aisément donc que l'assurance des marchandises transportées est nécessaire pour le destinataire dans la mesure où il n'aura plus à supporter les risques de perte ou d'avaries quand ceux-ci se réalisent ; ces risques étant entièrement pris en charge par l'assureur.

C'est donc conscientes de ce rôle économique important que joue l'assurance des marchandises transportées aussi bien pour l'assuré que pour l'assureur ; que très tôt au Niger en 1985, les autorités du conseil militaire suprême ont pris une ordonnance instituant une obligation d'assurance en matière de facultés à l'importation et ainsi que son décret d'application.

Ainsi notre thème « la domiciliation de l'assurance facultés à l'importation : cas du Niger » revêt une importance capitale.

En effet il permettra de comprendre ce qu'est véritablement l'assurance facultés à l'importation, pourquoi l'obligation de domiciliation de cette assurance au Niger, quel impact cette obligation a eu vis-à-vis des importateurs d'abord, à l'égard des compagnies d'assurance et même au plan national ensuite. Il permettra de souligner également si cette obligation instituée est respectée ou non sur la base des statistiques en termes d'importation et primes encaissées ; de déceler les méthodes utilisées pour contourner cette obligation afin d'envisager des solutions.

C'est dans le but donc d'apporter des éclaircissements à tous ces problèmes évoqués que nous allons dans un premier temps parler des généralités sur la domiciliation de l'assurance facultés à l'importation (1ere Partie) avant de souligner la réalité de la mise en œuvre de la domiciliation de l'assurance facultés à l'importation au Niger (2^e Partie).

**PREMIERE PARTIE : GENERALITES SUR L'ASSURANCE
DES MARCHANDISES A L'IMPORTATION**

D'habitude l'assurance est souscrite dans le pays de situation du risque.

L'assurance transport a la particularité de se faire sur deux marchés. Cela veut dire qu'en ce qui concerne l'assurance des marchandises par exemple, l'expéditeur a la latitude d'assurer ses marchandises soit dans le pays où il les a achetées, soit dans le pays de destination.

Mais dans la plupart des pays africains, les importateurs n'ont pas ce choix, ils sont obligés d'assurer leurs marchandises dans le pays de destination. C'est ce qu'on appelle la domiciliation de l'assurance facultés à l'importation dont il convient d'évoquer l'origine. (Chapitre I).

Ensuite nous nous attarderons sur les différentes catégories d'assurance facultés (chapitre II).

Chapitre I : Origine de l'obligation d'assurance locale

Comme nous venons de le souligner, les importateurs des marchandises sont soumis à l'obligation d'assurer leurs marchandises dans le pays de destination de ces marchandises.

L'article 278 du code CIMA précise bien : « l'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient ».

Elle est alors régie par les dispositions spécifiques de ces législations.

Il faut également noter que c'est le seul article du code CIMA qui traite directement des assurances facultés à l'importation.

Cet article parle du caractère obligatoire de l'assurance faculté à l'importation sans apporter plus de précisions.

Or la domiciliation de l'assurance facultés à l'importation revêt une double obligation que nous éluciderons plus loin. Voyons d'abord la justification de l'obligation d'assurance locale.

Section I : Justification de l'obligation d'assurance locale

L'assurance transport est une branche par essence même internationale car elle met en rapport au moins deux pays. C'est d'ailleurs ce qui justifie sa particularité qu'elle peut se faire soit dans le pays de provenance de la marchandise, soit dans le pays de destination.

Or, les pays de provenance des marchandises sont des pays dits du nord, c'est-à-dire les pays occidentaux (Européens, américains...). L'industrie d'assurance étant plus développée dans ces pays que dans les pays africains, une compétition entre les compagnies de ces deux continents sera bien évidemment en défaveur de l'Afrique. C'est pourquoi la CNUCED : « conférence des nations pour commerce et le développement » a demandé à la plupart des pays en développement de rendre obligatoire l'assurance des facultés à l'importation.

Cette recommandation de la CNUCED a été motivée par le constat selon lequel les importateurs expriment une certaine méfiance vis-à-vis des compagnies africaines (A). Son but est de préserver les économies des pays africains (B)

A) La méfiance à l'égard des compagnies d'assurance africaines

Les compagnies d'assurance africaines ont cette triste réputation de ne pas fournir des garanties de solvabilité et de diligence nécessaires pouvant les rendre crédibles vis-à-vis des assurés comparativement à celles des pays industrialisés. En souscrivant une assurance marchandises, l'importateur veut être en sécurité, c'est-à-dire s'assurer d'être indemnisé le plus rapidement possible en cas de réalisation du risque.

Or, à tort ou à raison, l'idée véhiculée sur les compagnies africaines est qu'elles ne veulent pas payer les sinistres, que le règlement est lent, que les procédures sont lourdes et onéreuses. C'est pour toutes ces raisons que les importateurs auront tendance à s'assurer auprès des compagnies d'assurance des pays du nord qui, à leurs yeux, présentent des garanties fortes de solvabilité et d'une prestation de très bonne qualité.

Mais, tous ces préjugés à l'endroit des compagnies d'assurance africaines ne sont pas fondés ou ne le sont que pour un nombre insignifiant d'entre elles.

En effet, avec la réglementation de la CIMA, on peut aujourd'hui accorder du crédit aux entreprises d'assurance opérant dans cet espace.

Ces entreprises sont soumises à une réglementation unique et très stricte pouvant leur permettre de présenter des garanties de solvabilité et de bonne gestion afin qu'elles puissent faire face aux engagements qu'elles ont pris vis-à-vis de leurs assurés et autres bénéficiaires du contrat.

Ensuite ces entreprises sont soumises également à un contrôle qui s'effectue à un double niveau :

- Au premier niveau par les DNA (Directions Nationales des Assurances).
- Au second niveau par la CRCA (Commissions Régionales du Contrôle des Assurances).

Toutes ces raisons font qu'il est aujourd'hui permis d'avoir confiance aux entreprises d'assurance opérant dans l'espace CIMA.

B) La préservation des économies des pays africains :

Pour les raisons évoquées aux alinéas 1 et 2 du A) ci-dessus, il serait difficile que les importateurs de marchandises s'assurent auprès des compagnies africaines. Cette situation ne sera pas sans conséquences sur le plan économique.

Pour les compagnies d'assurance, il s'agit d'un manque à gagner en termes de primes.

Ensuite pour le pays, il s'agit d'une fuite de capitaux échappant à la fiscalité.

L'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation s'avère donc nécessaire surtout si l'on tient compte du rôle économique important que joue le secteur d'assurance dans un pays donné, en particulier un pays africain qu'on qualifie de pays en développement.

Il s'agit donc pour les gouvernements des pays africains d'éviter cette perte en termes de primes et de taxes afin de rendre les entreprises d'assurances beaucoup plus compétitives et de protéger leurs économies contre la menace des sociétés occidentales.

Section II. La portée de l'obligation d'assurance locale :

Par portée, il faut entendre l'impact réel de l'obligation de domiciliation d'assurance locale en termes d'avantages et d'inconvénients.

Ses avantages ayant déjà été évoqués ci-dessus, il s'agit essentiellement d'éviter aux Etats en développement un manque à gagner notamment en termes de primes et de taxes au profit des Etats du nord économiquement plus forts déjà.

En ce qui concerne les inconvénients, c'est surtout au niveau de la mise en œuvre au plan technique que cette obligation d'assurance locale pose quelques problèmes.

En effet, le plus souvent, les importateurs achètent leurs marchandises dans un autre continent. Ce qui veut dire que l'assureur est obligé d'assurer ces marchandises sur la base de la simple déclaration du souscripteur. Ainsi l'assureur n'aura pas l'occasion d'identifier la marchandise, de s'apercevoir de l'état réel de la marchandise depuis le lieu d'embarquement. Il est certes vrai que l'assurance repose sur le principe de la bonne foi c'est-à-dire que l'assuré et l'assureur se font mutuellement confiance ; d'où, en principe, la simple déclaration de l'assuré suffit.

Ce qui, à notre point de vue, peut ouvrir une brèche à toutes sortes de fraudes.

Un autre problème aussi, c'est qu'en principe l'assureur qui accepte d'assurer des marchandises qui seront transportées par mer, a intérêt à s'informer de l'état du navire destiné à les transporter ; car la sécurité du voyage peut dépendre en grande partie de l'état du navire. Il en est de même pour les autres modes de transport.

Une fois la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation instituée, la question de son contrôle se pose.

Section III. Le contrôle de l'obligation d'assurance locale :

L'article 278 du code CIMA laisse le soin aux législations nationales de chaque Etat membre de la CIMA de régir ce cas particulier de l'assurance des facultés à l'importation.

Au Niger, l'obligation d'assurance locale en ce qui concerne les facultés à l'importation était prévue depuis 1985 par l'ordonnance n°85-15 du 23 mai 1985.

En tant que loi de l'Etat, en principe toute autorité civile ou militaire doit veiller au respect de cette ordonnance.

Mais dans la pratique, le contrôle du respect de l'obligation d'assurance locale pour les facultés à l'importation est dévolu aux autorités douanières.

En effet l'article 7 du décret d'application de cette ordonnance dispose que toutes les importations ne peuvent franchir le cordon douanier que sur présentation du document justificatif d'assurance dans la limite des valeurs mentionnées.

Ainsi lorsque les marchandises arrivent au niveau des bureaux de douanes, qu'il s'agisse par mer ou par route, leur dédouanement ne peut s'effectuer que quand le propriétaire présente aux autorités douanières un document justifiant qu'il a satisfait à l'obligation d'assurance.

A défaut de présenter ce justificatif, des sanctions sont prévues. Ainsi l'article 2 de l'ordonnance 85-15 dispose : « Toute infraction aux dispositions de l'article 1° sera punie d'une amende de 15 à 25% de la valeur de la faculté importée et d'un emprisonnement de 15 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement. »

L'origine de l'obligation d'assurance facultés étant élucidée, il convient à présent d'étudier les différentes catégories d'assurance facultés.

Chapitre II Les différentes catégories d'assurance facultés :

IL faut d'abord préciser que le mot faculté, propre à l'assurance maritime désigne toute marchandise susceptible d'être expédiée, transportée et assurée. Son correspondant en Anglais est le mot Cargo.

Traditionnellement, on entend par « facultés » tous les biens marchands transportés ou produits manufacturés mais également les valeurs telles que métaux et objets précieux, objets d'art et titres de toute nature ainsi que les bagages³.

A l'origine cette expression recouvrait tous ceux que le capitaine d'un navire avait la faculté de charger à bord de son navire. Par extension, ce mot s'applique aux marchandises non seulement transportées par voie maritime mais aussi au cours des transports accessoires par voie terrestre, fluviale ou aérienne.

Aujourd'hui, dans le langage courant, on utilise indifféremment les mots faculté ou marchandise.

Ainsi, on distingue trois grandes catégories d'assurances de marchandises :

- L'assurance des facultés transportées par voie maritime (section I)
- L'assurance des facultés transportées par voie aérienne (section II)
- L'assurance des facultés transportées par route (section III)

Section I : L'assurance des facultés transportées par voie maritime

Il faut d'abord préciser que cette catégorie d'assurance a pour objet de garantir les risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime, fluvial, terrestre ou aérien.

Sauf convention contraire, les marchandises sont couvertes depuis leur sortie des magasins de l'expéditeur jusqu'à leur entrée dans les magasins du destinataire final.

La couverture des risques auxquels sont exposées les marchandises au cours de leur transport maritime est apportée par les deux polices françaises d'assurance maritime sur facultés. Elles couvrent ses marchandises pendant les trajets préliminaires ou complémentaires du transport

³ YIGBEDECK Zacharie, **Séminaire de Formation Approfondie en Assurance Maritime et Transport**, Niger 2008, page 48.

maritime, qu'ils soient effectués par voie terrestre, aérienne ou fluvial, les marchandises de magasin à magasin, quelle que soit la durée du transport et en cours de transit.

Toutefois, il existe une limite à la durée des risques au lieu final de destination qui ne peut excéder 60 jours calculés depuis la fin du déchargement de marchandises du dernier navire de mer, délai qui peut être modifié par la convention des parties.

Outre les risques du voyage, peuvent également être couverts les risques de montage et d'installation des matériels à destination.

Il ya lieu de noter également que les ventes internationales sont régies par une convention des Nation Unies sur les contrats de ventes internationales de marchandises signée à Vienne en 1980 et entrée en vigueur en 1988.

La question principale qui se pose dans le cadre de ventes maritimes est de déterminer le moment où la propriété des biens est transférée du vendeur à l'acheteur. Il se pose alors la question de savoir sur qui, du vendeur ou de l'acheteur pèse l'obligation d'assurer la marchandise vendue.

Cette question devrait être réglée par la convention ci-dessus évoquée et les législations propres à chaque pays.

Mais compte tenu de la complexité des langages et des usages commerciaux la CCI (Chambre de Commerce Internationale) est intervenue pour éditer les incoterms (International Commercial Terms) ou Termes du Commerce International. Leur rôle est de répartir les risques et les frais liés au transport entre le vendeur et le l'acheteur. Ils ne sont applicables que si les parties les incluent dans leur contrat. (Voir annexe).

Pour mieux appréhender l'assurance des facultés à l'importation par mer, nous allons successivement parler :

- Des différents types de polices (I)
- De l'étendue de l'assurance maritime (II)
- Des droits et obligations des parties (III)

I. Les différents types de polices :

L'assuré peut adapter l'assurance à ses besoins propres non seulement par le mode d'assurance choisi, mais aussi par la police utilisée. Il y en a quatre sortes :

- La police au voyage (A)

- La police à alimenter (B)
- La police d'abonnement (C)
- La police tiers chargeurs (D)

A) La police au voyage :

Elle couvre les marchandises pour un voyage bien déterminé et inhabituel. Elle convient donc aux expéditions occasionnelles. La marchandise, sa valeur, le nom du navire, le port d'embarquement sont connus.

Exemple : Importation d'un véhicule par un particulier.

B) La police à alimenter :

Elle est également appelée police à éteindre. C'est une police dans laquelle la nature, la quantité et la valeur totale de la marchandise à expédier sont fixées, mais pour laquelle les expéditions prévues s'échelonnent sur une période indéterminée. Plutôt que de conclure une police au voyage pour chaque expédition, l'assuré peut souscrire, par mesure de simplification, une police à alimenter dans laquelle il indique la valeur totale des marchandises et le nombre d'expéditions prévues. Avant chaque envoi, il informe l'assureur de la nature, de la composition et de la valeur de l'expédition.

Exemple : importation des matériaux relatifs à des gros chantiers de construction.

C) La police d'abonnement :

Egalement appelée police flottante, c'est une police conclue d'avance pour une période donnée, en général 12 mois et a vocation de couvrir les envois faits par le même expéditeur, quelles que soient les marchandises, le mode de transport et les lieux de destination, un plein maximum étant seulement prévu par expédition.

Comme nous le constatons, c'est une police très pratique, simple dans ses dispositions et son application, particulièrement adaptée aux besoins des commerçants qui exportent ou qui importent fréquemment des marchandises de nature variée par des ports à destination de pays différents.

D'ailleurs, sa principale utilité est que l'assuré n'a pas à souscrire une police avant chaque envoi. La police d'abonnement couvre automatiquement toutes les expéditions sans qu'il fasse la déclaration préalable et même s'il ignore les envois faits par ses préposés ou ses mandataires : la seule mise en route des marchandises entraîne la garantie des assureurs ; il lui suffit de déclarer, dans le délai convenu, à l'aide d'un carnet à souche, toutes les expéditions faites pour son propre compte. La déclaration d'aliment ne fait pas naître l'engagement des assureurs, elle régularise cet engagement qui lui est préexistant. La police d'abonnement est renouvelable d'année en année par tacite reconduction. Les deux parties ont la possibilité de la résilier avec préavis d'un mois en principe. Les avantages de cette police sont entre autres : absence de formalisme, automaticité, économie de temps et de frais.

Cette formule d'assurance suppose plus que toute autre, la bonne foi de l'assuré qui doit déclarer la totalité de ses expéditions.

A défaut d'une telle bonne foi, les assureurs sont en droit de résilier la police et de réclamer des pénalités dont les montants sont fixés dans la police.

D) La police tiers chargeurs :

La police tiers chargeurs est une police d'abonnement utilisée par les commissionnaires et les autres auxiliaires de transport (transitaires, consignataires de navires) et par laquelle ils couvrent les expéditions que leurs clients leur ont demandé d'assurer pour leur compte. Dans ce type de police, la garantie n'est pas automatique et la garantie de l'assureur n'est acquise qu'à partir de la déclaration d'aliment.

II. L'étendue de l'assurance maritime :

Il existe deux types de garanties en assurance des facultés maritimes : la garantie « Tous Risques » et la garantie « Fap Sauf ... ».

A) La garantie « Tous Risques » :

- **Les événements couverts :**

La garantie Tous Risques couvre tous dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantité causés aux objets assurés et survenus au cours du transport ou pendant les séjours en entrepôts en cours ou à la fin du transport.

Toutefois :

- Les manquants ne sont garantis que si des traces d'effraction ou de bris ont été constatées par le commissaire d'avarie désigné dans la police. La disparition d'un ou plusieurs colis n'est couverte que sur présentation d'un document établissant la non livraison.
- Les marchandises chargées sur le pont ou les superstructures du navire ou d'embarcation non munis d'installations appropriées pour ce type de transport ne sont garanties qu'aux conditions « Risques caractérisés ». La garantie Tous Risques couvre également, à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, lorsqu'ils résultent des événements caractérisés, les frais limitativement énumérés ci après :
 - Les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter ces mêmes pertes.
 - Les frais raisonnablement exposés en cas de rupture ou d'interruption de voyage en vue de faire parvenir les marchandises à destination à condition qu'ils n'aient pas été encourus par suite de la défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur,
 - La contribution des facultés assurées aux avaries communes et les frais d'assistance et de sauvetage ainsi que la contribution provisoire ou la garantie du paiement de la contribution définitive⁴.

• **Exclusions :**

Sont exclus de la garantie les pertes et dommages matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantités des facultés assurées et résultant de :

- **Confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande etc.**

⁴ Police française d'assurance maritime sur facultés, Garantie « Tous Risques » du 30 juin 1983 modifiée le 1^{er} juillet 2002, articles 5 et 6.

- Toute forme de saisie notamment les saisies conservatoires ou saisies exécution ainsi que les cautions qui pourraient être données pour libérer les facultés saisies,
- Fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré, des bénéficiaires ainsi que leurs préposés ;
- Vice propre de la marchandise assurée, vers et vermines, sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré,
- Influence de la température atmosphérique, freinte de route en usage ;
- Défaut, absence ou insuffisance de la préparation, de l'emballage ou du conditionnement des facultés assurées ;
- Défaut, absence ou insuffisance du calage ou de l'arrimage des facultés assurées lorsqu'ils sont effectués par l'assuré ou ses représentants ;
- Retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés sauf lorsqu'ils résultent d'un risque assuré ;
- Armes ou engins destinés à exploser par modification du noyau atomique ;
- Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et généralement tous accidents et fortunes de guerre ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre ;
- Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
- Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre⁵.

B) La garantie « Fap Sauf » :

- **Les événements couverts :**

Au titre de cette garantie, sont couverts les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids et de quantités causés aux facultés assurées par un des événements limitativement énumérés ci-dessous :

- Naufrage, chavirement ou échouement du navire ou de l'embarcation de transport ;
- Abordage ou heurt contre un corps fixe, mobile ou flottant y compris les glaces ;

⁵ Article 7 de la même police qu'en 4.

- Voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de refuge et à y décharger tout ou partie de sa cargaison ;
- Chute de colis assuré pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ;
- Déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule terrestre de transport ;
- Echouement de bâtiment, de ponts, de tunnels ou d'autres ouvrages d'art ;
- Rupture de digues ou de canalisations ;
- Chute d'arbres, éboulement ou avalanches ;
- Inondations, débordement de fleuves ou de rivières, débâcles de glaces, raz-de marée ;
- Eruption volcanique, tremblement de terre, foudre, cyclone ou trombe caractérisés ;
- Incendie ou explosion ;
- Chute d'aéronefs.

Peuvent également être couvertes, moyennant surprime, les facultés chargées sur le pont ou dans les superstructures du navire ou de l'embarcation, qu'elles soient ou non munies d'installations appropriées contre les dommages et pertes provenant de jet à la mer.

Sont également couverts à concurrence de leur montant, proportionnellement à la valeur assurée, les frais limitativement énumérés ci-après lorsqu'ils résultent des événements cités ci-dessus :

- Les frais raisonnablement exposés en vue de préserver les facultés assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis ou de limiter les conséquences du sinistre ;
- les frais raisonnablement exposés en cas de rupture ou d'interruption de voyage en vue de faire parvenir les marchandises à destination à condition qu'ils n'aient pas été encourus par suite de défaillance financière des propriétaires, armateurs ou affréteurs du navire transporteur⁶.

Enfin seront garantis la contribution des facultés assurées aux avaries communes et les frais d'assistance et de sauvetage sauf si l'événement qui y donne lieu est exclu.

⁶ Police française d'assurance maritime sur facultés, Garantie « F.A.P. SAUF... » du 30 juin 1983 modifiée le 1^{er} juillet 2002, articles 5 et 6.

- **Exclusions :**

Sont exclus les dommages et pertes matériels, les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées et résultant de :

- Confiscation, mise sous séquestre, réquisition, violation de blocus, contrebande etc.
- Toute forme de saisie notamment les saisies conservatoires ou saisie exécution ainsi que les cautions qui pourraient être données pour libérer les facultés saisies.
- Fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré, des bénéficiaires ainsi que leurs préposés,
- Vice propre de la marchandise, vers et vermines (même en cours de route).
- Influence de la température, freinte de route en usage,
- Défaut, absence ou insuffisance du calage ou de l'arrimage des facultés assurées lorsqu'ils sont effectués par l'assuré ou ses représentants,
- Retard dans l'expédition ou l'arrivée des facultés assurées sauf lorsqu'ils résultent d'un risque caractérisé,
- Arme ou engins destinés à exploser par modification du noyau atomique,
- Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et généralement tous accidents et fortunes de guerre ainsi qu'actes de sabotage ou de terrorisme ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre,
- Capture, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques,
- Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues,
- Toute forme de piraterie (politique ou lucrative)⁷.

III. Les Droits et obligations des parties :

Le contrat d'assurance maritime de facultés, en tant que contrat synallagmatique, met à la charge des parties des droits et obligations réciproques.

⁷ Article 7 de la même police qu'en 6.

A) Obligations de l'assuré et des autres bénéficiaires du contrat :

La principale obligation pesant sur l'assuré est de payer la prime d'assurance au comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription et au moment de la remise de la police.

En cas de réalisation du risque, les primes non payées peuvent être compensées par l'assureur avec l'indemnité due à l'assuré.

Ensuite l'assuré est tenu de déclarer exactement au moment de la souscription toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge. IL doit également déclarer, dès qu'il en a connaissance, les aggravations de risques survenues au cours du contrat.

En outre l'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins nécessaires à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant que leur responsabilité ne soit engagée. Ils doivent également prendre toutes les dispositions pour conserver les droits et les recours contre les transporteurs et tous autres tiers responsables et permettre à l'assureur d'engager, le cas échéant, les poursuites et actions qu'il jugera nécessaires.

A l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, ils doivent requérir l'intervention du commissaire d'avaries en vue d'une expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les trois (03) jours de la cessation de garantie, jours fériés non compris. En cas de contre expertise, elle doit intervenir contradictoirement dans les quinze (15) jours qui suivent.

L'inobservation des obligations ci-dessus entraîne selon le cas des sanctions allant de la réduction proportionnelle de l'indemnité à la nullité de la police.

B) Obligations de l'assureur :

La principale obligation de l'assureur dans un contrat d'assurance est de régler le sinistre en cas de réalisation du risque.

Le règlement d'indemnité d'assurance est établi séparément sur chaque colis, sauf pour les facultés transportées en vrac pour lesquelles il est établi par cale, par citerne ou sur l'ensemble. Les deux principaux modes de règlement sont : le règlement en avarie et le règlement en délaissement.

- **Le règlement en avarie :**

L'assureur commence par déterminer le taux de dépréciation qui est égal au rapport entre la valeur des facultés assurées en état d'avarie par rapport à celle des facultés à l'état sain, aux mêmes temps et lieux. Le taux de dépréciation sera ensuite appliqué à la valeur assurée.

Exemple : Une marchandise couverte par une police d'assurance maritime sur facultés est assurée pour une valeur d'un million de FCFA. La valeur de la marchandise en état d'avarie est de 600.000fcfa. Le prix de vente de la marchandise à l'état sain est de 800.000fcfa.

L'indemnité ainsi due par l'assureur se calcule de la façon suivante :
 $600.000/800.000 \times 1000.000 = 750.000\text{fcfa}$.

L'assureur rembourse aussi les frais et honoraires de l'expert et du commissaire d'avaries. Lorsque la police prévoit une franchise, elle sera déduite du montant du sinistre indépendamment de la freinte de route.

- **Le règlement en délaissement :**

C'est une modalité exceptionnelle de règlement des sinistres par laquelle l'assuré met la marchandise à la disposition de l'assureur et lui transfère la propriété en contrepartie du paiement de la valeur d'assurance. Le délaissement des facultés assurées ne peut être fait que dans les trois cas ci-après :

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

- Dans le cas où le navire transporteur est déclaré définitivement hors d'état de continuer le voyage si, passé le délai de 4 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 des pertes matériels garantis par l'assureur atteint ou dépasse les $\frac{3}{4}$ de la valeur assurée.

Par ailleurs il faut préciser que l'indemnité due par l'assureur est payable au comptant dans les 30 jours qui suivent la remise complète des pièces justificatives entre les mains du porteur de ces pièces et contre l'original de la police.

Section II. L'assurance des facultés transportées par voie aérienne :

L'assurance des facultés transportées par voie aérienne n'est régie, de façon expresse, par aucun texte de lois.

En effet, tandis que les assurances terrestres sont régies par le code CIMA et les dispositions de la loi du 13 juillet 1930 non contraires au code CIMA, l'assurance maritime régie par les conventions de Bruxelles et de Hambourg, l'assurance des marchandises transportées par voie aérienne n'a pas été prévue expressément par le code CIMA encore moins les conventions internationales.

Mais dans la pratique, on applique le titre I du code CIMA. La raison invoquée est la suivante : l'article 1^{er} du chapitre I du livre I du code CIMA dispose qu'il n'est applicable ni aux assurances maritimes, ni aux assurances fluviales.

Ainsi puisque les assurances aériennes ne sont pas explicitement exclues, il a été déduit que ces dispositions leur sont applicables.

Cette disposition est contestable quand on sait que les transports aériens n'existaient pas avant la loi du 13 juillet 1930 dont les dispositions ont largement inspiré le code CIMA. Toujours est-il que le débat reste encore ouvert.

Nous allons successivement parler :

- du champ d'application de l'assurance (I)
- de l'objet de l'assurance (II)
- des droits et obligations des parties (III).

I. Le champ d'application de l'assurance :

L'assurance s'applique aux marchandises neuves, préparées, emballées ou conditionnées pour l'expédition, chargées sur des avions exploités en lignes régulières.

Il faut entendre par l'exploitation en ligne régulière d'un avion, lorsqu'il appartient à une compagnie de navigation aérienne et qui le met habituellement et régulièrement à la disposition des usagers suivant des itinéraires déterminés et à des dates fixées à l'avance.

Toutefois l'assurance ne s'applique pas :

- à la responsabilité de l'assuré, quel qu'en soit le fondement, à l'égard des tiers ;
- aux conséquences quelconques :
 - + des risques d'exploitation ou commercial de l'assuré ;
 - + de commerce prohibé ou clandestin ;
 - + de l'inobservation des règlements de transport, de douane ou autre.

En un mot, il s'agit d'une assurance de dommages et non une assurance de responsabilité.

L'assurance des facultés transportées par voie aérienne concerne non seulement les transports aériens proprement dits mais également les transports terrestres et fluviaux accessoires aux transports aériens. En cas de liaison entre transport aérien et transport maritime, ce sont les règles applicables pour l'assurance du transport maritime qui l'emportent, quelle que soit l'importance relative de ce dernier, qui régissent l'ensemble du voyage.

II. L'objet de l'assurance :

A ce niveau, nous allons étudier les dommages et frais garantis avant de souligner les exclusions.

A) Les dommages et frais garantis :

La garantie est donnée contre Tous Risques y compris le vol (imprimé du 25 octobre 1990). Il s'agit des dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité subis par les facultés assurées dans les conditions déterminées par la police. Le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est couvert que si des traces non équivoques d'effraction ou de bris ont été constatées.

En ce qui concerne les frais, sont garantis à concurrence de leur montant et proportionnellement à la valeur assurée :

- les frais raisonnablement exposés en cours de transport en vue de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou perte matériels garantis ;
- les frais raisonnablement exposés en cas d'interruption ou de rupture de voyage, pour le déchargement, le magasinage, le transbordement et l'acheminement des marchandises assurées jusqu'au lieu de destination désigné dans la police⁸.

C) Les exclusions :

Elles sont constituées des dommages et pertes matériels, des pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées ainsi que de tout autre préjudice résultant de :

- **confiscation, mise sous séquestre, réquisitions, violation de blocus, contrebande, saisie conservatoire, saisie conservatoire, saisie exécution ou autres saisies.**
- **Fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ou de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants droit.**
- **Vice propre, vers et vermines, sauf s'il s'agit d'une contamination survenue pendant le voyage assuré.**
- **L'influence de la température atmosphérique sauf si elle résulte de dépressurisation accidentelle de l'aéronef, freinte de route en mer ;**

⁸ Police française d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne, imprimé du 25 Octobre 1990 modifié le 1^{er} janvier 2007, articles 5 et 6.

- L'absence, l'insuffisance, l'inadaptation de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise ;
- Du calage ou de l'arrimage de la marchandise lorsque ces opérations sont effectuées par l'assuré, ses représentants ou ayants droit ;
- Des marques ou des numéros de colis ;
- Retard dans l'expédition ou l'arrivée des marchandises à moins qu'il résulte d'accidents caractérisés ;
- Différence de cours ;
- Risque atomique ou nucléaire ;
- Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre, et généralement, tous accidents et fortunes de guerre, actes de sabotage, ainsi que les actes de terrorisme ou d'attentats ;
- Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tout gouvernement et autorités quelconques ;
- Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
- Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre⁹.

La charge de la preuve que le sinistre ne résulte pas d'un fait de guerre étrangère incombe à l'assuré.

La charge de la preuve que le sinistre résulte d'un fait de guerre civile, d'émeutes ou de mouvements populaires incombe à l'assureur.

III. Les droits et obligations des parties :

Il y a d'une part les obligations de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance (A) et d'autre part les obligations de l'assureur (B).

⁹ Article 7 de la même police qu'en 8.

A) les obligations de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance :

C'est un principe en assurance que la prime est portable et non quérable. Cela veut dire que le souscripteur est tenu de payer la prime d'assurance au comptant entre les mains de l'assureur au lieu de la souscription.

Celui-ci doit déclarer exactement au moment de la souscription toutes les circonstances connues de lui qui sont de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge. Il doit également déclarer, dès qu'il en a connaissance, les aggravations du risque survenues au cours du contrat.

L'assuré, ses représentants et tous les bénéficiaires de l'assurance doivent apporter les soins raisonnables à tout ce qui est relatif aux marchandises. De même, ils doivent prendre toutes les mesures conservatoires en vue de prévenir ou de limiter les dommages et les pertes. En cas de manquement à ces obligations, l'assureur peut se substituer à eux pour prendre les mesures qu'impose la situation sans pour autant que sa responsabilité ne soit engagée.

Ils doivent aussi prendre toutes les dispositions nécessaires pour conserver les droits et les recours de l'assureur contre le transporteur ou autres tiers responsables.

Lors de l'arrivée des facultés au lieu de destination du voyage assuré et lorsque leur état le justifie, ils doivent requérir l'intervention du commissaire d'avaries en vue d'une expertise contradictoire. La requête doit intervenir dans les (03) jours de la cessation de garantie, jours fériés non compris. En cas de contre expertise, elle doit intervenir contradictoirement dans les quinze jours qui suivent.

En cas d'inobservation de ces obligations, la réduction proportionnelle de l'indemnité peut être envisagée par l'assureur, voire même la nullité de la police

B) Obligations de l'assureur :

Lorsque le risque se réalise, l'assureur doit payer le sinistre et ce, dans un délai raisonnable fixé soit par la police, soit par la loi (30 jours).

L'importance des avaries constatées est déterminée par comparaison entre la valeur qu'auraient eue les marchandises assurées à l'état sain au lieu de destination et leur valeur en état d'avarie. Le taux de dépréciation ainsi obtenu est appliqué à la valeur d'assurance.

La valeur des marchandises avariées peut également être obtenue au moyen d'une vente publique décidée d'accord parties.

Au cas où les marchandises contenues dans un ou plusieurs colis, composent un même tout, et où l'assureur juge utile de renvoyer aux lieux de fabrication tout ou partie des marchandises avariées ou non, les risques afférents aux voyages de retour et de réexpédition ainsi que les frais de police, ou à la règle proportionnelle dans le cas où les marchandises auraient été assurées pour une somme inférieure à la valeur réelle. Dans le cas où il est convenu d'une franchise, elle est indépendante de la freinte usuelle de route.

Le délaissement des marchandises ne peut être effectué que dans les seuls cas suivants :

- en cas de perte sans nouvelles du moyen de transport après (03) mois à compter de la date des dernières nouvelles ;
- dans le cas où le montant des dommages et pertes incombant à l'assureur atteint au moins les $\frac{3}{4}$ de la valeur assurée¹⁰.

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

En notifiant le délaissement, par acte extrajudiciaire ou lettre recommandée ou contresignée l'assuré est tenu de déclarer toutes les autres assurances relatives aux marchandises assurées qu'il a contractées ou dont il a connaissance.

L'assureur qui a payé l'indemnité d'assurance est subrogé dans tous les droits et recours de l'assuré contre toutes personnes responsables.

¹⁰ YEATMAN Jérôme, Cours d'assurance transport et aviation de 18^e promotion DESS-A, page 19.

Section III. L'assurance des facultés transportées par route :

Cette forme d'assurance est régie par le code CIMA (Titres I et II).

En France, elle est régie par le code civil (articles 1782 à 1786) et le code de commerce (article 96 à 108).

Il faut signaler qu'à ce niveau, il y a deux modes d'assurances de marchandises par voie terrestre. Il s'agit de l'assurance des transports privés de marchandises (I) et de l'assurance de transport public de marchandises (II).

I. L'assurance des transports privés de marchandises :

On entend par transport privé, le transport effectué pour le compte de celui qui l'exécute. C'est l'exemple d'une entreprise qui effectue ses livraisons avec ses propres camions. Le propriétaire peut dans ce cas souscrire une assurance couvrant les dommages aux marchandises ainsi transportées.

Il sera question ici de relever les deux formules de garantie (A) ; les différents types de polices (B) ainsi que les exclusions prévues (C).

A) Les deux formules de garantie :

L'assuré a le choix entre la garantie « Accidents caractérisés » et la garantie « Tous Risques ».

1) La garantie Accidents Caractérisés :

Cette garantie est exclusivement limitée aux dommages ou pertes matériels résultant des accidents caractérisés limitativement énumérés dans la police. Il s'agit de :

- la chute du véhicule transporteur dans une rivière, dans un fleuve, dans un fossé, dans un ravin ou dans un précipice ;
- heurt ou collision de ce véhicule ou de son chargement avec un autre véhicule ou un corps fixe ou mobile ;
- incendie ou explosion ;
- écoulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art, affaissement soudain et fortuit de la chaussée ;
- chute d'arbres, rupture de digues, de barrages ou de canalisations ;
- le bris de châssis, d'essieu ou de roue, la rupture de direction ou de freins ;
- le renversement du véhicule¹¹ ...

La garantie Accidents Caractérisés couvre également le vol de tout ou partie des objets ou marchandises transportés, survenant à la suite de l'un quelconque des accidents caractérisés ci-dessus, à la condition que des suites de l'accident, le chauffeur et le convoyeur soient devenues physiquement incapables d'assurer la garde de ces objets ou marchandises, ou à condition que le vol s'accompagne de menaces ou de violences entraînant des lésions corporelles.

C'est donc une garantie qui couvre tous dommages matériels subis par les marchandises à la suite d'un événement impliquant le camion lui-même c'est-à-dire la collision, le vol à main armée, le vol avec effraction, le vol concomitant du véhicule et de son chargement, l'incendie ou le heurt.

Les risques de chargement et de déchargement sont exclus.

2) La garantie Tous Risques :

L'assurance, à ce niveau, couvre tous les dommages, pertes, disparitions et vol subis par les marchandises assurées, sous réserve de la limite de garantie indiquée aux conditions particulières et des exclusions contenues dans le contrat.

Cette garantie couvre tous les risques de transport. Dans ce cas, les risques de chargement et de déchargement sont également couverts, la garantie cessant au moment où la marchandise est déposée au pied du véhicule transporteur.

¹¹ YIGBEDECK Zacharie, *Séminaire de Formation Approfondie en Assurance Maritime et Transports*, Niger 2008, page 73.

En théorie, les dommages consécutifs à un accident caractérisé sont payés sans franchise. Tous autres dommages de transport sont payés sous déduction d'une franchise généralement fixée à 10%.

Par contre le manquant de tout ou partie du contenu d'un colis n'est couvert que si des traces non équivoques d'effraction ou de bris ont été constatées.

La disparition d'un ou de plusieurs colis entiers n'est couverte que si elle est prouvée par un certificat émanant du transporteur public ou de l'administration postale ou de tout autre document établissant la non livraison définitive.

B) Les différents types de polices :

Il s'agit de deux types de polices : la police au voyage et la police d'abonnement.

1) La police au voyage :

Elle est conclue pour un seul voyage. L'assuré ici n'est pas un professionnel c'est-à-dire n'ayant pas l'habitude de transporter des marchandises par route.

2) La police d'abonnement :

Dans les polices d'abonnement, la garantie des assureurs est acquise suivant l'une des deux formules suivantes :

- ***La police à application obligatoire :***

Egalement appelée police à garantie automatique, elle s'applique à toutes les expéditions répondant aux critères définis aux conditions particulières et effectuées depuis la prise d'effet du contrat jusqu'à l'expiration de celui-ci.

- ***La police à application facultative :***

Encore appelée police à garantie par voyage, elle est limitée aux expéditions pour lesquelles une déclaration d'aliment a été faite à l'assureur.

Les polices d'abonnement peuvent revêtir la forme d'une police à prime forfaitaire annuelle ou d'une police au chiffre d'affaires.

La plus utilisée est la police à prime forfaitaire annuelle qui est accordée pour la période fixée aux conditions particulières moyennant une prime forfaitaire annuelle.

Quant à la police au chiffre d'affaires, elle est généralement assortie d'une prime provisionnelle ajustée en fin d'exercice. Elle est surtout utilisée par les entreprises ayant une flotte importante de camions ou d'autres transporteurs.

C) Les exclusions prévues :

Deux principaux types d'exclusions sont prévus par la police d'assurance des marchandises transportées par voie terrestre. Il s'agit des exclusions absolues et des exclusions relatives.

1) Les exclusions absolues :

Les exclusions absolues sont celles qui ne peuvent en aucun cas être rachetées. Elles sont constituées des dommages matériels, des pertes de poids ou de quantités subis par les facultés assurées ainsi que de tout autre préjudice résultant de :

- **Fautes intentionnelles ou inexcusables de l'assuré ou de tous autres bénéficiaires de l'assurance, de leurs préposés, représentants ou ayants droit.**
- **L'absence, l'insuffisance, l'inadaptation de l'emballage ou du conditionnement de la marchandise ;**
- **Du calage ou de l'arrimage de la marchandise lorsque ces opérations sont effectuées par l'assuré, ses représentants ou ayants droits ;**
- **Des marques ou des numéros de colis ;**
- **L'influence de la température sauf si elle résulte d'accidents caractérisés ;**
- **Vice propre, freinte normale de route ;**
- **Amendes, confiscations, mise sous séquestre, contrebande, commerce prohibé ou clandestin ;**
- **Différence de cours, prohibition d'exportation ou d'importation, obstacles apportés à l'exploitation ou à l'opération commerciale de l'assuré, retards dans l'expédition ou dans l'arrivée des marchandises assurées à moins que le retard ne soit consécutif à un accident caractérisé ;**
- **Frais de magasinage et de séjour ;**
- **Indications résultant d'instructions erronées ou insuffisantes données aux transporteurs ;**
- **Risques atomiques ou nucléaires.**

2) Les exclusions relatives :

Les exclusions relatives sont celles qui peuvent être rachetées sous certaines conditions, généralement moyennant surprime.

Elles sont constituées des dommages et pertes résultant des événements suivants :

- Guerre civile ou étrangère, hostilités, représailles, torpilles, mines et tous autres engins de guerre et généralement, tous accidents et fortunes de guerre, actes de sabotage, ainsi que les actes de terrorisme ou d'attentats ;
- Captures, prises, arrêts, saisies, contraintes, molestations ou détentions par tous gouvernements et autorités quelconques ;
- Emeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et autres faits analogues ;
- Piraterie ayant un caractère politique ou se rattachant à la guerre.

Par ailleurs, en ce qui concerne les marchandises exclues, généralement la police d'assurance prévoit ceci :

« Sauf convention contraire et prime spéciale indiquées aux conditions particulières, les marchandises ci-dessous énumérées ne sont pas garanties :

- Bijoux, perle et pierres précieuses, orfèvrerie, monnaie, métaux précieux, billets de banques, actions et obligations, coupons, titres et valeurs de toutes espèces ;
- Fourrures, objet d'art, de sculpture ou de peinture, antiquités, objets de curiosité ou de collection, documents et échantillons dont la valeur marchande ou conventionnelle est sans commune mesure avec leur valeur intrinsèque ;
- Animaux vivants, denrées et produits périssables ;
- Marchandises classées dangereuses par les conventions, lois ou règlements en vigueur.

Les emballages sont exclus sauf convention contraire.

II. L'assurance du transport public de marchandises :

Cette forme d'assurance est régie par l'acte uniforme de l'OHADA relatif aux contrats de transport de marchandises par route. Cet acte s'applique à tout contrat de marchandises par route lorsque le lieu de prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison sont situés, soit sur le territoire d'un Etat membre de l'OHADA, soit sur le territoire de deux Etats différents dont l'un au moins est membre de l'OHADA. Il s'applique quels que soient le domicile et la nationalité des parties au contrat de transport.

Il faut préciser que la quasi-totalité des Etats membres de la CIMA sont membres de l'OHADA ; ce qui fait que l'application de ce texte dans la zone CIMA ne soulève aucune difficulté.

La police d'assurance de marchandises transportées par route est applicable aussi au transport par chemin de fer.

En ce qui concerne également l'assurance de transport public de marchandises, l'assuré a le choix entre la garantie « Tous Risques » y compris le vol et la garantie « Accidents Caractérisé

**DEUXIEME PARTIE : LA MISE EN ŒUVRE DE LA
DOMICILIATION DE L'ASSURANCE FACULTES A
L'IMPORTATION AU NIGER**

Le Niger est un pays où le transport, et principalement le transport des marchandises occupe une place importante dans les activités commerciales du pays et ce, pour plusieurs raisons :

D'abord cela est dû à la situation géographique du pays qui est un Etat sans littoral ; ce qui fait que toutes les importations doivent être acheminées par route ou par voie aérienne.

Ensuite c'est un pays où la balance commerciale est presque toujours déficitaire, c'est-à-dire les importations dépassent de loin les exportations.

A titre illustratif, en 2006, les exportations étaient de 144 Milliards de FCFA contre 415 Milliards pour les importations ; en 2007 les exportations étaient de 214 Milliards contre 416 Milliards pour les importations.

Une autre raison est que le Niger est un pays dont le taux d'accroissement de la population est le plus élevé au monde (3,3% par an). Ce qui fait que plus la population augmente, plus les besoins du pays en termes d'importations vont augmenter conséquemment.

Or l'institution d'une obligation d'assurance en matière de facultés à l'importation date depuis 1985 au Niger.

Mais le paradoxe est que les émissions en ce qui concerne la branche transport ne sont pas significatives comparativement au volume des importations.

C'est pourquoi nous allons d'abord relever le non respect de l'obligation d'assurance locale des facultés à l'importation au Niger (chapitre I) avant d'envisager des solutions (chapitre II).

Chapitre I. Le non respect de l'obligation d'assurance locale des facultés à l'importation au Niger :

Avant d'étudier le non respect de l'obligation d'assurance locale des facultés à l'importation, il est essentiel d'abord d'avoir une idée sur le contenu de la législation instituant cette obligation. C'est pourquoi nous évoquerons en amont le cadre législatif et réglementaire de la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Niger (section I).

Après nous nous attarderons sur les voies de contournement de cette obligation (section II) afin de signaler les conséquences que cela entraîne (section III).

Section I. Cadre législatif et réglementaire de la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation :

Nous l'avons dit que l'obligation d'assurance locale des facultés à l'importation au Niger a été instituée depuis 1985 par l'ordonnance 85-15 du 23 mai 1985 suivie de son décret d'application n° 85-52/PCMS/MT du 23 mai 1985.

Ces textes précisent les personnes assujetties à cette obligation (I); les marchandises concernées (II) ainsi que les sanctions prévues en cas de manquement à cette obligation (III).

I) Les personnes assujetties à l'obligation d'assurance locale des marchandises importées :

C'est l'article 1^{er} de l'ordonnance 85-15 qui apporte cette précision quant aux personnes concernées par l'obligation d'assurance locale.

En effet celui-ci dispose : « Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Niger pour toute importation de facultés sur le territoire de la République du Niger ».

A première vue, on pourrait penser que cette obligation concerne même l'Etat, mais l'alinéa suivant du même article précise bien que cette obligation ne s'applique pas à l'Etat. Là également, cette disposition peut être source de controverses ou même de contentieux dans la mesure où le texte n'a pas expressément exclu les collectivités territoriales (départements, communes...) et surtout quand on sait que du point de vue juridique ces entités sont différentes de l'Etat.

Mais dans la pratique, elles ne sont pas concernées car étant assimilées aux démembrements de l'Etat.

Ainsi, les personnes concernées sont : les personnes physiques c'est-à-dire les individus commerçants ou non qui importent des marchandises habituellement ou à titre occasionnel.

Il y a également les sociétés privées ; les sociétés d'économie mixte et les sociétés d'Etat qui sont concernées par cette obligation d'assurance.

II. Les marchandises concernées :

L'ordonnance 85-15 n'a pas donné des précisions sur les marchandises concernées par cette obligation. Elle a seulement parlé de « facultés à l'importation » sans plus de précisions.

C'est le décret d'application de cette ordonnance qui apporte des précisions quant à la valeur de la marchandise concernée.

En effet, l'article 1^{er} de ce décret dispose : « L'obligation d'assurance instituée par l'article 1^{er} de l'ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985 susvisée ne

s'applique qu'aux facultés dont la valeur FOB est égale ou supérieur à 1000000fcfa en transport aérien et 5000000fcfa en transport maritime ou terrestre.

Cela veut dire, en d'autres termes, que les marchandises dont la valeur n'atteint pas les montants ci-dessus indiqués ne sont pas concernées par l'obligation d'assurance ; et part conséquent peuvent franchir sans problème le cordon douanier.

Mais, si l'importateur le désire, il peut les assurer pour son propre intérêt car dans tous les cas elles sont susceptibles de subir des dommages.

Le texte précise aussi que l'assuré est libre de choisir le mode d'assurance qui lui convient. Il précise également qu'à défaut d'une couverture « Tous Risques », l'assurance doit être faite en cas de transport maritime, aux conditions minimum de la garantie « Franc d'Avaries Particulières... »

Pour tout autre mode de transport ajoute-t-il, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture des risques d'Accidents Caractérisés.

Le problème qui peut se poser à ce niveau, c'est lorsque l'importateur a acheté ses marchandises CIF.

Mais là également, l'article 3 du décret 85-52 règle le problème en disposant que « dans tous les cas, l'assurance doit être souscrite auprès d'un organisme agréé en République du Niger.

Donc les marchandises même si elles sont déjà assurées avant de parvenir au Niger ne peuvent franchir le cordon douanier que si elles sont de nouveau assurées auprès d'une société d'assurance nigérienne.

III. Les sanctions prévues en cas de manquement :

L'ordonnance n°85-15 du 23 mai 1985 est une loi de l'Etat et, par conséquent, a un caractère obligatoire. Donc tout contrevenant s'expose en principe à des sanctions.

Ainsi les sanctions prévues en cas de manquement à l'obligation d'assurance locale des facultés à l'importation sont énoncées par l'ordonnance elle-même à son article 2. Celui-

ci dispose : « toute infraction aux dispositions de l'article 1^{er} ci-dessus sera punie d'une amende de 15 à 25% de la valeur de la faculté importée et d'un emprisonnement de 15 jours à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement. »

Lorsqu'il s'agit d'une personne morale, la sanction sera sans doute limitée à la peine d'amende puisque le code pénal nigérien n'a pas encore consacré le principe de la responsabilité pénale des personnes morales comme c'est le cas en France.

Mais, nous allons le voir, malgré ces dispositions à caractère dissuasif, cette obligation est loin d'être respectée et ce, à travers plusieurs moyens.

Section II. Les voies de contournement :

Plusieurs moyens sont utilisés aussi bien par l'assureur que par l'assuré pour contourner l'obligation d'assurance locale des marchandises importées. Il s'agit donc de les énumérer (I). Après nous allons, par des exemples pratiques, illustrer le non respect de cette obligation (II).

I) Énumération des voies de contournement :

Pour l'essentiel, les différentes méthodes de contournement sont :

- les certificats de complaisance délivrés par certains assureurs (A) ;
- la fraude des certains assurés (B) ;
- le cas des dérogations spéciales accordées par l'Etat (C).

A) La délivrance des certificats de complaisance :

Certains assureurs délivrent des « certificats de complaisance » à des assurés dont les marchandises se trouvent déjà au cordon douanier. La délivrance des certificats de

compliance consiste en une sous assurance des marchandises importées juste pour permettre aux marchandises de l'importateur de franchir le cordon douanier.

En effet, les assureurs délivrent des attestations d'assurance pour lesquelles la prime payée par l'assuré est nettement inférieure à celle qu'il aurait dû payer si l'assurance avait été faite au taux réel de couverture des risques évoqués par l'ordonnance et son décret d'application.

Ils justifient cela par le fait que les marchandises qui se trouvent au cordon douanier ne courent pratiquement aucun risque. Mais cela ne saurait être un justificatif au manquement à une obligation légalement instituée car, comme on dit en droit « nul ne peut se prévaloir de sa propre turpitude ».

En effet, il appartient à l'assuré de faire assurer ses marchandises avant même qu'elles ne quittent le port d'embarquement à leur valeur FOB réelle.

B) La fraude des certains assurés :

Beaucoup d'assurés trouvent que l'assurance des marchandises à l'importation n'est pas nécessaire, c'est juste une simple imposition pour enrichir les compagnies d'assurance. Voilà pourquoi nombreux sont ceux qui tentent de la contourner par des nombreuses astuces.

Certains ont tendance à sous évaluer la valeur FOB de leurs marchandises afin de souscrire une assurance pour laquelle ils vont payer une prime moindre. D'autres par contre tentent de contourner carrément les postes douaniers.

Il faut ajouter aussi le cas des missions diplomatiques et organisations non gouvernementales ou d'autres organismes internationaux qui soutiennent que l'obligation d'assurance à l'importation ne les concerne pas en arguant la franchise douanière. De ce fait ils estiment qu'ils sont exempts des assurances alors qu'en réalité ils ne sont exonérés que de la taxe sur les contrats d'assurance et non du paiement de la prime de l'assurance qui est rendue obligatoire par une loi.

En effet le Niger est un pays dont les frontières sont poreuses de sorte qu'on peut facilement rentrer et sortir sans qu'on ne soit inquiété. Bref ils disposent de tout un arsenal d'astuces pour contourner l'obligation instituée par l'ordonnance 85-15.

C) Le cas des dérogations spéciales accordées par l'Etat :

Il y a des cas où, pour des raisons politiques ou autres, l'Etat accorde des dérogations pour exonérer certains investisseurs de l'obligation d'assurance pour leurs importations.

D'après les investigations que nous avons eu à mener, ce cas ne s'est pas encore produit au Niger ; nous l'évoquons à titre illustratif et du fait aussi qu'il s'est produit dans un Etat membre de la CIMA. Peut-être un jour cela se produira-t-il au Niger.

En effet ce cas de dérogation spéciale s'est réalisé au Cameroun où les autorités de ce pays avaient exonéré de l'obligation d'assurance toutes les importations rentrant dans le cadre des travaux de construction du Pipe line Tchad-Cameroun.

Toutes ces situations évoquées empêchent le développement de la branche Transport en Afrique où pourtant elle devrait occuper une place privilégiée.

II. Cas illustratifs du non respect de l'obligation :

Commençons d'abord par voir les chiffres d'affaires réalisés par l'ensemble des compagnies d'assurances dans la branche transport sur un certain nombre d'années.

Tableau n°1 : Chiffre d'affaires en transport de 2002 à 2008 (source : DCA, ME/F)

Année	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Chiffre d'affaires (en millions de Fcfa)	576	474	537	577	620	776	643

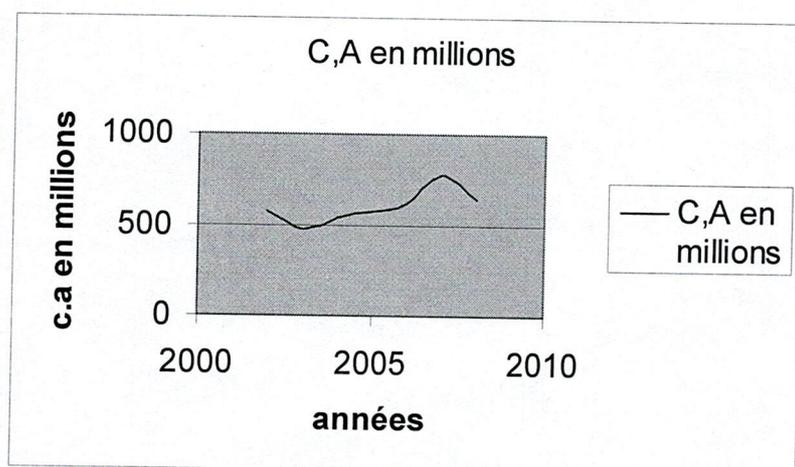
On remarque que de 2002 à 2008 soit sur une période de sept (7) ans, les primes émises par l'ensemble des compagnies sur la branche transport n'ont pas connu une évolution significative car elle est de 11%. Or cette évolution cache aussi beaucoup de disparités car il y a même des années où les émissions en transport ont chuté. C'est le cas par exemple de 2002 à 2003.

En effet en 2003 les émissions se chiffrent à 474 millions alors qu'elles étaient de 576 millions en 2002 ; soit une évolution de -18%. Quand bien même nous n'avons pas pu obtenir les statistiques des importations de 2002 à 2003, nous supposons qu'elles n'ont pas quand même baissé.

A notre avis cette situation ne peut être expliquée que par soit une sous tarification des marchandises importées, soit par le fait que beaucoup de marchandises ont pu échapper à l'assurance.

Voici l'évolution du chiffre d'affaires de la branche transport de 2002 à 2008 par une représentation graphique.

Représentation graphique de l'évolution du chiffre d'affaires en transports de 2002 à 2008 :



Nous remarquons que cette évolution se fait en dents de scie et n'est pas à l'image de l'évolution du chiffre d'affaires global de l'ensemble du marché. En effet

l'évolution du chiffre d'affaires du marché nigérien a connu une hausse spectaculaire sur cet intervalle choisi. De 6,9 milliards de Francs CFA en 2002, le chiffre d'affaires est à 12 milliards en 2008.

Mais malheureusement celui de la branche transport n'a pas suivi le même rythme.

Cependant concernant les importations, nous avons les statistiques suivantes :

- 415 milliards de FCFA en 2006 ;
- 416 milliards de FCFA en 2007 ;
- 502 milliards de FCFA en 2008¹².

Le taux moyen de prime sur le marché nigérien, tous types de transport confondu est de 0,20% en Accidents caractérisés et en FAP Sauf et 0,60% en tous risques.

Même si toutes les importations des années 2006 à 2008 n'étaient assurées qu'en Accidents Caractérisés ou en FAP Sauf, le chiffre d'affaires réalisé par les compagnies d'assurances sur ces importations, serait de :

- $415.000.000.000 * 0,20\% = 830.000.000 \text{ Fcfa en } 2006 ;$
- $416.000.000.000 * 0,20\% = 832.000.000 \text{ Fcfa en } 2007 ;$
- $502.000.000.000 * 0,20\% = 1.004.000.000 \text{ Fcfa en } 2008.$

Or, comme indiqué dans le tableau n°1 ci-dessus, le chiffre d'affaires global des compagnies n'était que de **620 Millions**, **776 Millions** et **643 Millions** respectivement en **2006**, **2007** et **2008**.

Ce qui dénote un non respect de l'obligation d'assurance. Le chiffre d'affaires sera certainement beaucoup plus important si l'on tient compte du fait que certains importateurs peuvent souscrire la garantie Tous risques.

Ce non respect de l'ordonnance 85- 15 n'est pas sans conséquences.

¹² INS, **Le Niger en chiffres**, édition 2009.

Section III. Les conséquences du non respect :

D'un point de vue juridique, lorsqu'une loi, régulièrement prise et entrée en vigueur, est violée, la première conséquence, c'est de mettre en cause la responsabilité des auteurs (I).

Par ailleurs, le non respect de cette obligation entraîne tout naturellement un manque à gagner en termes de primes et taxes (II) sans oublier aussi qu'il peut être source de contentieux entre l'assuré et l'assureur (III).

I. La mise en cause de la responsabilité des contrevenants :

L'assurance des marchandises à l'importation met en jeu deux principaux acteurs à savoir les assureurs d'une part et les assurés d'autre part.

Ainsi lorsqu'une législation qui régit ce domaine particulier n'est pas respectée, en toute logique, la responsabilité ne peut incomber qu'à l'un des acteurs ou, le plus souvent même, elle va être partagée.

Les structures de l'Etat qui sont chargées de veiller à l'application de cette loi ont aussi une part de responsabilité.

A) La responsabilité des importateurs :

Nous avons vu les diverses voies utilisées par les assurés pour contourner cette obligation mise à leur charge, notamment la fraude.

Un cas illustratif de fraude d'ailleurs ; c'est cette saisie d'une importante quantité d'hydrocarbures au quartier « Liberté » de Niamey ce 27 juillet 2010 par la police municipale.

En effet il s'agit d'une saisie portant sur des centaines des mètres cubes d'essence stockés dans plusieurs dizaines de tonneaux et qui ont été introduits clandestinement au Niger.

Ceci est en réalité un cas concret de fraude ; toute chose d'ailleurs qui laisse supposer qu'il existe beaucoup de cas pareils dont certains ne seront jamais démantelés.

En tout état de cause, l'infraction à l'obligation d'assurance locale est sanctionnée par l'article 2 de l'ordonnance 85-15 du 23 mai 1985. Cet article dispose que les auteurs de cette infraction seront punis d'une amende de 15 à 25% de la valeur de la faculté importée et d'un emprisonnement de quinze jours à six mois.

Selon ce texte, les auteurs ici ne peuvent être que les personnes physiques ou morales qui importent des marchandises.

Or à notre point de vue même les compagnies d'assurance, d'une façon ou d'une autre, contribuent au non respect de cette ordonnance. Pour nous, le texte aurait dû prévoir des sanctions contre elles.

B) La responsabilité des assureurs :

Si au Niger, l'on constate que l'obligation d'assurance en matière de facultés à l'importation n'est pas du tout respectée, ce n'est pas exclusivement lié à la faute des assurés, mais il y a également la faute des assureurs.

En effet, très souvent, c'est les assureurs qui délivrent ce qu'on appelle le certificat de complaisance, surtout lorsqu'ils savent que l'assurance est demandée alors même que les marchandises sont au cordon douanier. Donc, comme on le voit, cette assurance cesse d'être pour l'assuré une protection de ses biens, mais plutôt une simple formalité lui permettant de passer le cordon douanier avec ses marchandises.

Bref, nous disons que la responsabilité de l'infraction aux dispositions de l'ordonnance 85-15 du 23 mai 1985 est partagée.

C) La responsabilité de l'Etat :

Le contrôle de l'application de la loi relève de la compétence exclusive de l'Etat, seul détenteur de la force et de la puissance publiques.

Pour le cas de la loi portant obligation de domiciliation de l'assurance des marchandises importées, son contrôle revient aux autorités douanières. Celles-ci devraient s'assurer, avant toute sortie des marchandises, que ces dernières sont bel et bien assurées au taux réel de garantie minimale exigée par la loi.

Or, dans la pratique, ces autorités douanières s'en tiennent seulement au certificat délivré par les assureurs qui n'est en réalité qu'une présomption d'assurance, au lieu de demander le contrat. Seul le contrat peut permettre de vérifier la garantie couverte et le taux appliqué.

II. Manque à gagner en termes de primes et taxes :

Sur le marché, le taux de prime qu'on applique sur la valeur de la marchandise varie en fonction de la garantie demandée.

Ainsi pour la garantie FAP SAUF le taux moyen de prime est de 0,20% alors qu'il est de 0,60 pour la garantie TOUS RISQUES ; ce qui donne un taux moyen de 0,40%, toutes catégories confondues. Ces taux vont nous permettre de calculer approximativement sur des nombreuses années les manques à gagner tant en termes de primes (A) qu'en termes de taxes (B).

A) Le manque à gagner en termes de primes :

A ce niveau, nous allons calculer le manque à gagner en termes de primes sur la base des statistiques des importations sur la période de 2006 à 2008.

Comme nous l'avons vu précédemment, si toutes ces importations avaient été assurées, le chiffre d'affaires réalisé par les compagnies serait de :

- En 2006 : 415 Milliards * 0,2% = **830.000.000FCFA**
- En 2007 : 416 Milliards * 0,2% = **832.000.000FCFA**
- En 2008 : 502 Milliards * 0,2% = **1.004.000.000FCFA.**

Ici nous sommes dans l'hypothèse où les marchandises auraient été assurées en FAP SAUF seulement ; c'est pourquoi nous prenons le taux minimum.

Calcul du manque à gagner des primes avec le taux minimum :

(en millions de FCFA)

Tableau n°2 : Manque à gagner des primes 2006 à 2008 avec taux minimum

Années	Importations	Primes théoriques	Primes réellement émises	Ecart
2006	415000	830	620	210
2007	416000	832	776	56
2008	502000	1004	643	361
TOTAL	1333000	2666	2039	627

On voit donc qu'en 2006 le manque à gagner en prenant le taux minimum se chiffre à 210.000.000FCFA ; ce qui fait que sur une période de trois ans, le manque à gagner est de 627.000.000FCFA.

On peut essayer de faire une projection pour déterminer le manque à gagner en termes de primes entre 2008 et 2011 en considérant les éléments suivants :

Les importations entre 2006 et 2007 ont évolué de 0,24%. D'où pendant les trois ans, on a une croissance moyenne de 10,46%.

Quand on considère que les primes aussi croissent proportionnellement entre 2008 et 2011, le manque à gagner sera : $627.000.000 * 1,1046 = 692.584.200$ FCFA

Cependant, nous savons que dans la réalité ce ne sont pas toutes les marchandises qui sont assurées en FAP SAUF, il y a certainement d'autres qui seront assurées en Tous Risques ; ce qui nous amène à faire une estimation en prenant le taux moyen.

Ainsi on aura :

- en 2006 : $415.000.000.000 * 0,4\% = 1.660.000.000\text{FCFA}$
- en 2007 : $416.000.000.000 * 0,4\% = 1.664.000.000\text{FCFA}$
- en 2008 : $502.000.000.000 * 0,4\% = 2.008.000.000\text{FCFA}$.

Dans l'hypothèse où on prend le taux moyen toutes garanties confondues :

(en millions de FCFA).

Tableau n°3 : Manque à gagner des primes 2006 à 2008 avec taux moyen

Année	Importations	Primes théoriques	Primes réellement émises	Ecart
2006	415000	1660	620	1040
2007	416000	1664	776	888
2008	502000	2008	643	1365
Total	1333000	5332	2039	3293

On remarque aussi que sur trois ans, le manque à gagner en termes de primes est de **3.293.000.000FCA**.

On voit que, chaque année, les assureurs perdent environ 1.000.000.000.CFA en termes de primes. C'est d'ailleurs ce chiffre qui est proche de la réalité dans la mesure où non seulement on a tenu compte du taux moyen, mais aussi parce que dans certaines compagnies le taux varie de 0,3% à 6%.

Il faut également préciser que ce manque à gagner va certainement évoluer d'année en année si d'avantage aucune mesure n'est prise pour résoudre ce problème de fraude à l'assurance.

Entre 2008 et 2011, on peut faire l'estimation suivante :

$$3.293.000.000 * 1,1046 = 3.637.447.800\text{FCA.}$$

B) Le manque à gagner en termes de taxes :

Du fait de cette situation, l'Etat perd aussi beaucoup d'argent en termes de taxes qu'il perçoit sur chaque contrat d'assurance.

En effet sur la base des estimations de primes que perdent les compagnies d'assurance du fait du non respect de l'obligation d'assurance, on peut également faire les mêmes estimations en termes de taxes dont aurait pu bénéficier l'Etat si l'obligation avait été respectée.

Ces estimations peuvent aussi être faites selon qu'on tienne compte du taux minimum ou du taux moyen.

- *Si on tient compte du taux minimum :*

Au Niger, le taux de la taxe d'assurance est de 12% des primes pour les transports terrestres. Elle est de 8% pour les transports aériens et maritimes.

Mais comme les primes que nous avons calculées concernent tous les types de transport, nous allons prendre un taux intermédiaire de 10%.

Ainsi sur la période 2006-2008, les primes estimées perdues sont de 627.000.000FCFA.

On a donc :

$$627.000.000\text{FCFA} * 10\% = 62.700.000\text{FCFA.}$$

- *Si on tient compte du taux moyen :*

Sur la période 2006-2008, le manque à gagner des primes est estimé à 3.293.000.000FCFA.

Donc, l'estimation des taxes perdues s'élèverait à:

$$3.293.000.000\text{FCFA} * 10\% = \mathbf{329.000.000\text{FCFA}}.$$

Ensuite sur la période 2008-2011, l'Etat perdrait :

$$3.637.447.800\text{FCFA} * 10\% = \mathbf{363.744.780\text{FCFA}}.$$

En définitive, nous retenons que sur une période de 3 ans les assureurs perdent sur cette branche d'assurance environ 3.293.000.000FCFA ; soit en moyenne 1.000.000.000FCFA chaque année.

De l'autre coté, l'Etat perdrait en termes de taxes environ 329.300.000FCFA sur 3 ans également ; plus de 100.000.000FCFA chaque année.

III. Contentieux entre l'assuré et l'assureur :

Le plus souvent, les importateurs attendent que leurs marchandises arrivent au bureau de douanes pour souscrire une assurance. Cette situation peut être source de contentieux entre l'assuré et l'assureur.

Ainsi lorsque, par la suite, l'assuré découvre des avaries qui sont certainement survenues en cours de transport (avant qu'elles ne soient assurées), la mise en œuvre de la garantie peut soulever des problèmes juridiques.

En principe, le contrat d'assurance, comme tout contrat, a un effet immédiat et par conséquent il ne peut couvrir des événements antérieurs à sa conclusion. Le principe de non rétroactivité des lois s'applique aussi aux contrats en tant que lois des parties sauf clause contraire.

Un autre problème, c'est celui relatif au caractère aléatoire du contrat.

En effet un contrat d'assurance qui couvre des marchandises alors même qu'elles sont avariées déjà cesse d'être aléatoire car le risque s'est réalisé.

Pour toutes ces raisons, l'assureur peut refuser légitimement de couvrir ces risques. Dans ce cas, la prime que l'assuré a payée n'aura servi à rien.

Au regard de ce qui précède, force est de remarquer que cette situation n'arrange ni les assureurs, ni l'Etat encore moins les assurés. D'où l'urgence des solutions à envisager.

Chapitre II. Les solutions envisageables :

Nous venons d'évoquer les problèmes auxquels l'assurance des facultés importées est confrontée au Niger. C'est pourquoi il importe d'envisager des solutions compte tenu surtout de l'importance que constitue cette branche dans un pays où presque tout est importé.

C'est en considération de cette situation que des mesures urgentes et conséquentes doivent être prises en vue d'y remédier.

Celles-ci devraient être prises aussi bien par l'Etat (section I) que par les assureurs (section II).

Section I. Les mesures à prendre par l'Etat :

L'Etat, en tant que seul législateur dans ce domaine, est le principal concerné par cette situation. C'est pourquoi c'est à lui qu'il revient au premier chef de prendre des mesures appropriées pour un strict respect des dispositions relatives à l'importation des facultés au Niger. Les mesures que peut prendre l'Etat dans ce sens sont nombreuses et variées. Sans être exhaustif, nous allons en citer quelques unes.

I. La refonte totale des textes :

La législation instituant l'obligation d'assurance des facultés importées date de 1985. Depuis cette date aucune autre mesure n'a été prise dans le but de renforcer cette réglementation ou même de l'adapter en fonction de l'évolution réelle du temps.

C'est pourquoi nous pensons que l'ordonnance 85-15 ainsi que son décret d'application doivent totalement être revus et adaptés aux situations réelles du pays. Par exemple, on peut renforcer les sanctions applicables en cas du non respect de l'obligation instituée pour que le texte ait un caractère beaucoup plus dissuasif. Au Tchad par exemple,

l'alinéa 3 de l'article 1^{er} du décret n° 736/PR/MFM/DG/SCA/85 du 19 novembre 1985 instituant une obligation d'assurance des marchandises à l'importation sanctionne le non respect de cette obligation d'une amende égale à 25% de la valeur de la marchandise importée et d'un emprisonnement de 12 mois au maximum ou de l'une de ces deux peines seulement.

Or au Niger la sanction prévue est une amende entre 15 et 25% de la valeur des marchandises ou d'un emprisonnement de quinze jours à six mois. On relève donc un manque de fermeté dans la sanction encourue en dépit même de sa légèreté ; l'exemple tchadien devrait inspirer le législateur nigérien.

Ensuite la valeur des marchandises soumises à l'obligation d'assurance doit également être revue à la baisse pour essentiellement deux raisons :

- D'une part il s'agit de tenir compte de la multiplication des risques de transport liée notamment aux changements climatiques,
- D'autre part il s'agit de sécuriser les importateurs en garantissant leurs marchandises contre les aléas du transport. Au Tchad également, l'arrêté n°0019/MFM/MEC/DG/SCA/86 du 02 avril 1986 fixe un seuil pour les facultés ou marchandises à l'importation dont la valeur FOB est de 500.000 FCFA. Or Au Niger ce seuil est de 1000.000 FCFA en transport aérien et 5.000.000FCFA pour les autres transports.

Dans tous les cas, l'application rigoureuse des textes est absolument nécessaire.

II. La vulgarisation des textes :

Il est bon et souhaitable de prendre des textes législatifs et réglementaires en vue de résoudre un problème, il est encore mieux de vulgariser ces textes afin que les personnes, appelées à les respecter, puissent les connaître d'abord.

Il faut également que des sensibilisations soient initiées en vue d'obtenir l'adhésion de tous les acteurs concernés essentiellement les importateurs et les autorités chargées de contrôler le respect de cette obligation.

A notre avis, c'est la meilleure formule en vue d'assurer le respect de la réglementation. En effet il importe de faire comprendre aux acteurs concernés le bien fondé

de la législation et les sanctions encourues en cas du non respect de ces dispositions. Il faut également mettre en exergue l'avantage qu'ils peuvent tirer en s'assurant localement au lieu de s'assurer à l'étranger

III. La formation des douaniers aux techniques d'assurances :

Dans le programme de formation des douaniers, il est important que l'Etat introduise une matière d'assurance pour leur permettre d'avoir des notions sur l'assurance. De cette façon, ils comprendraient mieux le rôle de l'assurance pour non seulement l'assuré, mais également pour le développement économique d'un pays.

En ce qui concerne ceux qui sont déjà sur le terrain, des séminaires de formation doivent être organisés périodiquement pour leur permettre eux aussi d'avoir des notions sur l'assurance.

L'organisation de ce séminaire peut être assurée de concert avec les assureurs ou même par les assureurs à travers le comité des assureurs.

Section II. Les mesures à prendre par les assureurs :

La particularité de l'assurance des facultés à l'importation est d'être très rentable car étant une branche moins sinistrée. C'est pourquoi, les assureurs ont intérêt à ce que cette branche soit développée.

Ainsi parmi les solutions que peuvent envisager les assureurs, celles qui paraissent à nos yeux les plus urgentes et efficaces sont les suivantes :

- La sensibilisation du public à l'utilité et au rôle de l'assurance (I) ;
- L'amélioration de leurs prestations vis-à-vis des assurés (II).

I. La sensibilisation du public à l'utilité et au rôle de l'assurance :

Le Niger est un pays où la population a une faible culture d'assurance.

En effet, le taux d'analphabètes est l'un des plus élevés au monde. Ensuite, même parmi les alphabétisés, nombreux sont ceux qui ignorent le rôle de l'assurance à plus forte raison son utilité.

Egalement, la majorité de la population pense que l'assurance se résume seulement à l'assurance RC automobile. Il appartient donc aux assureurs qui sont les professionnels de ce domaine de mieux sensibiliser le public afin qu'il parvienne à cerner le rôle et l'utilité de l'assurance.

Pour cela, plusieurs moyens de sensibilisation devraient être utilisés.

Ainsi, la sensibilisation peut se faire au moyen des sketches publicitaires diffusés à la télévision et à la radio.

Elle peut se faire également par l'organisation régulière des conférences sur des sujets portant sur les différentes branches d'assurances.

Certes tous ces moyens de sensibilisation évoqués sont nécessaires et utiles, mais pour nous, le moyen le plus efficace et formel, c'est la sensibilisation à travers un journal écrit dont la parution devrait être périodique (hebdomadaire, mensuel, bimensuel, etc.).

Ce journal dont l'initiative devrait relever du comité des assureurs et de la DNA aura principalement pour rôle de sensibiliser le public sur le rôle et l'utilité de l'assurance (toutes catégories confondues) afin de lui inculquer une certaine culture d'assurance. Il faut que les assureurs se disent que la plupart des assurés ne sont pas inciviques mais simplement ignorants.

Or, au Niger, cette initiative fait malheureusement défaut car les assureurs ne communiquent pas ou communiquent peu. Cette situation leur est d'abord préjudiciable car la population ne connaît pas du tout l'assurance à plus forte raison s'y intéresser.

II. L'amélioration de leurs prestations vis-à-vis des assurés :

Généralement, la crise de confiance qu'il y a entre les assureurs et les assurés réside dans le fait que ces derniers ne reçoivent pas des premiers les prestations qu'ils espèrent. La mauvaise prestation de service comme le retard dans l'indemnisation en cas de sinistre, l'insuffisance de l'indemnité elle-même ou également la cherté de la prime.

C'est toutes ces raisons qui poussent le plus souvent les assurés à fuir l'assurance dans la mesure où elle leur est peu utile.

C'est pour cela que les assureurs doivent améliorer leur prestation vis-à-vis des assurés en vue d'instaurer un climat de confiance réciproque.

Ils peuvent dans ce cas instituer un système efficace de gestion de sinistre pouvant leur permettre de réduire le délai de règlement afin d'inciter davantage les assurés à venir vers eux.

Conclusion :

Au regard de tout ce qui précède, force est de remarquer que la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Niger connaît beaucoup d'obstacles pour son application. Ces obstacles sont le plus souvent liés au laxisme des douaniers au niveau du contrôle qu'ils effectuent, à la porosité des frontières et même à l'ignorance des textes aussi bien par les assurés que par ceux qui sont chargés d'en assurer l'application.

D'autres obstacles sont également à souligner et qui sont de divers ordres : économique, social, culturel et religieux.

La conjoncture économique peu reluisante et la faible culture d'assurance des populations nigériennes entravent dangereusement le développement de l'assurance en général et celui de la branche transport en particulier.

A cela s'ajoute aussi l'insuffisance des textes législatifs et réglementaires.

Cependant, l'espoir est tout de même permis compte tenu des perspectives minières et pétrolifères qui s'offrent au Niger et surtout si des mesures conséquentes sont prises en vue de mieux réglementer l'assurance des marchandises importées.

En effet, avec la construction de la plus grande mine d'uranium d'Afrique (2^e au plan mondial), la construction d'une raffinerie de pétrole à Zinder ainsi que d'un pipe line long de plusieurs centaines de kilomètres sans oublier d'autres infrastructures telles que le port sec de Dosso, la cimenterie ou encore le barrage de kaindaji, la branche de l'assurance de marchandises connaîtra un grand essor au Niger.

Actuellement, cette branche occupe une place peu reluisante dans le portefeuille du marché nigérien. Ainsi sa proportion par rapport au chiffre d'affaires global tourne autour de 5% (5,3% en 2008).

Or si on tient compte de toutes ces perspectives évoquées, ce pourcentage pourrait atteindre jusqu'à 20% dans les cinq prochaines années.

Il est donc urgent pour les assureurs de réagir conséquemment face à la mauvaise exécution des textes régissant la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation au Niger.

C'est pourquoi nous leur recommandons de prendre un certain nombre de mesures que nous catégorisons en mesures urgentes et en mesures à long terme.

Les mesures urgentes à prendre :

- organiser des séminaires de formation à l'intention des douaniers et des importateurs sur l'importance de l'assurance des marchandises ;

- détacher un agent du Ministère des Finances, Commissaire Contrôleur, au niveau de l'aéroport et des autres postes douaniers de Niamey pour vérifier l'existence des certificats d'assurance dans toutes les déclarations d'importation et sanctionner les importateurs qui n'auraient pas assuré leurs marchandises conformément à la réglementation en vigueur. Dans tous les cas, son avis doit être requis avant toute sortie de marchandise de la douane.

Les mesures à prendre à long terme :

- convaincre les autorités politiques d'adopter une nouvelle loi sur la domiciliation de l'assurance facultés qui sera beaucoup plus réaliste et dissuasive ;
- instaurer une véritable culture d'assurance au niveau de la population en communiquant davantage.

La prise en compte de toutes ces mesures va, à notre avis, contribuer au développement de l'assurance des marchandises importées au Niger et les assureurs y gagneront beaucoup surtout qu'il s'agit d'une branche moins sinistrée car « s'il faut attendre que les mentalités changent, ce sera tout simplement un texte de plus pour meubler les archives et qui risque, à la longue, de disparaître de mort naturelle »¹³.

¹³ Namia M^BAITOLMA, Consultant ; T&C n°257, mai 2007

ANNEXES

REPUBLIQUE DU NIGER
CONSEIL MILITAIRE SUPREME

ORDONNANCE N° 85-15 /

du 23 mai 1985

Instituant une obligation d'assurance
en matière de facultés à l'importation.

LE PRESIDENT DU CONSEIL MILITAIRE SUPREME,
CHEF DE L'ETAT.

- VU la Proclamation du 15 Avril 1974 ;
VU l'Ordonnance n°74-01 du 22 Avril 1974, modifiée en ses articles 4 et 5 par
l'Ordonnance n°83-04 du 24 Janvier 1983 ;
VU la Loi n°62-27 du 28 Juillet 1962 portant réglementation des Organismes
d'assurance de toute nature et des Opérations d'assurance ;

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU :

ORDONNE

ARTICLE PREMIER.— Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé
sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise
d'assurance agréée au Niger pour toute importation de facultés sur le territoire
de la République du Niger.

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

ARTICLE 2.— Toute infraction aux dispositions de l'article 1er ci-dessus sera
punie d'une amende de 15 à 25 % de la valeur de la faculté importée et d'un emprison-
nement de quinze jours à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement. 4

ARTICLE 3.— Les modalités d'application de la Présente Ordonnance seront fixées
par décret pris en Conseil des Ministres.

ARTICLE 4.— La Présente Ordonnance sera exécutée comme Loi de l'Etat.

Fait à Niamey, le 23 mai 1985

Jour ampliation :

Le Secrétaire Général du Gouvernement

Signé : Le Général de Brigade SIDI MOUHAMMAD

du 23 mai 1985

Portent modalités d'application de l'ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985 instituant une obligation d'assurance en matière de facultés à l'importation.

LE PRESIDENT DU CONSEIL MILITAIRE SUPREME, CHEF DE L'ETAT.

- VU la Proclamation du 15 avril 1974 ;
- VU l'ordonnance n° 74-1 du 22 avril 1974, modifiée en ses articles 4 et 5 par l'ordonnance n° 83-04 du 24 janvier 1983 ;
- VU la Loi n° 62-27 du 28 juillet 1962, portant réglementation des organismes d'assurances de toute nature et des opérations d'assurances ;
- VU l'ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985 instituant une obligation d'assurance en matière de facultés à l'importation ;
- VU le décret n° 83-157/PCMS du 14 novembre 1983, portant règlement ministériel, modifié et complété par le décret n° 84-117/PCMS du 27 août 1984 ;

SUR Rapport du Ministre des Finances ;

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU :

D E C R E T

Article premier. - L'obligation d'assurance instituée par l'article 1er de l'ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985 susvisée, ne s'applique qu'aux facultés dont la valeur FOB est égale ou supérieure à 1.000.000 F CFA en transport aérien et 5.000.000 F CFA en transport maritime ou terrestre.

Article 2. - Le mode d'assurance est librement fixé par les parties. Toutefois, à défaut d'une couverture "Tous risques", l'assurance doit être faite, en cas de transport maritime, aux conditions minimales de la garantie "Franc d'Avaries Particulières sauf... FRAGILE".

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture des "risques d'accidents caractérisés".

Article 3. - Dans tous les cas, l'assurance doit être souscrite par un organisme agréé en République du Niger.

Article 4. - Les facultés transportées doivent être garanties de "bout en bout" depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'à la destination finale au Niger qui est le bureau des douanes.

Les parties peuvent toutefois convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires ou complémentaires au voyage aérien ou de surface.

Article 5. - L'organisme d'assurance doit délivrer à l'assuré un document justificatif de l'assurance. La prescription qu'il y est satisfait à l'obligation d'assurance est établie par ce document pour la période qui y est mentionnée.

Article 6. - Le document justificatif visé à l'article précédent est délivré immédiatement à la souscription du contrat et renouvelé lors de la reconduction dudit contrat ou de la remise en vigueur en cas de suspension.

Article 7. - Toutes les importations ne peuvent franchir le barreau douanier que sur présentation du document justificatif d'assurance dans la limite des valeurs mentionnées à l'article 1er.

Article 8. - En cas de perte ou de vol du document justificatif d'assurance, l'assureur ou l'autorité compétente délivre un duplicata sur simple demande de la personne au profit de laquelle le document original avait été établi.

Article 9. - Toute infraction aux dispositions du présent décret sera sanctionnée conformément aux pénalités prévues par l'ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985.

Article 10. - Le présent décret s'applique aux contrats conclus après sa signature et à leur échéance, pour les contrats d'assurance en cours d'exécution.

Article 11. - Le ministre des Finances, le ministre du Commerce et des Transports et le ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République du Niger.

Fait à Niamey, le 23 mai 1985

Signé : Le Général de Brigade SUDI R. RICHIE

Pour ampliation :

Le Secrétaire Général du Gouvernement

ABOUBACAR ABDU

TABLE DES MATIERES :

INTRODUCTION	1
<u>PREMIERE PARTIE : GENERALITES SUR L'ASSURANCE FACULTES A L'IMPORTATION</u>	
<u>Chapitre I : Origine de l'obligation d'assurance locale</u>	5
<u>Section I : Justification de l'obligation d'assurance locale</u>	5
A) La méfiance à l'égard des compagnies d'assurance africaines.....	6
B) La préservation des économies des pays africains.....	6
<u>Section II : La portée de l'obligation d'assurance locale</u>	7
<u>Section III : Le contrôle de l'obligation d'assurance locale</u>	8
<u>Chapitre II : Les différentes catégories d'assurance facultés</u>	9
<u>Section I : L'assurance des facultés transportées par voie maritime</u>	9
I. Les différents types de polices.....	10
A) La police au voyage.....	11
B) La police à alimenter.....	11
C) La police d'abonnement.....	11
D) La police tiers chargeurs.....	12
II. L'étendue de l'assurance maritime.....	12
A) La garantie « Tous Risques ».....	12
B) La garantie « Fap Sauf ».....	14
III. Les Droits et obligations des parties.....	16
A) Obligations de l'assuré et des autres bénéficiaires du contrat.....	16
B) Obligations de l'assureur.....	17
<u>Section II : L'assurance des facultés transportées par voie aérienne</u>	19
I. Le champ d'application de l'assurance.....	19
II. L'objet de l'assurance.....	20
A) Les dommages et frais garantis.....	20
B) Les exclusions.....	21
III. Les droits et obligations des parties.....	22
A) Obligations de l'assuré et des autres bénéficiaires de l'assurance.....	22
B) Obligations de l'assureur.....	23
<u>Section III : L'assurance des facultés transportées par route</u>	24
I. L'assurance des transports privés de marchandises.....	24
A) Les deux formules de garantie.....	25
B) Les différents types de polices.....	27
II. L'assurance du transport public de marchandises.....	30

**DEUXIEME PARTIE : LA MISE EN ŒUVRE DE LA DOMICILIATION DE
L'ASSURANCE FACULTES A L'IMPORTATION AU NIGER**

Chapitre I. Le non respect de l'obligation d'assurance locale des marchandises

Importées.....	31
Section I : Cadre législatif et réglementaire de la domiciliation de l'assurance facultés à l'importation.....	32
I. Les personnes assujetties à l'obligation d'assurance locale des marchandises importées.....	32
II. Les marchandises concernées.....	33
III. Les sanctions prévues en cas de manquement.....	34
Section II : Les moyens de détournement.....	35
I. Enumération des moyens de détournement.....	35
A) La délivrance des certificats de complaisance.....	35
B) La fraude des certains assurés.....	36
C) Le cas des dérogations spéciales accordées par l'Etat.....	36
II. Cas illustratifs du non respect de l'obligation.....	37
Section III : Les conséquences du non respect.....	40
I. La mise en cause de la responsabilité des contrevenants.....	41
A) La responsabilité des importateurs.....	41
B) La responsabilité des assureurs.....	42
C) La responsabilité de l'Etat.....	42
II. Manque à gagner en termes de primes et taxes.....	43
A) Le manque à gagner en termes de primes.....	43
B) Le manque à gagner en termes de taxes.....	45
III. Contentieux entre l'assuré et l'assureur.....	47
Chapitre II. Les solutions envisageables.....	48
Section I : Les mesures à prendre par l'Etat.....	49
I. La refonte totale des textes.....	49
II. La vulgarisation des textes.....	50
III. La formation des douaniers aux techniques d'assurances.....	50
Section II : Les mesures à prendre par les assureurs.....	51
I. La sensibilisation du public à l'utilité et au rôle de l'assurance.....	51
II. L'amélioration de leurs prestations vis-à-vis des assurés.....	52
Conclusion	54

Bibliographie :

Ouvrages généraux :

- Syndicat Français de l'assurance Maritime et transports
 - **Livret guide de l'assurance transport**, édition 1998
 - **Recueil des polices et clauses d'assurance maritime et transports**, éd mai 1992
- **YEATMAN Jérôme**, **Manuel International de l'Assurance**, economica, juin 1998
- **Michel ROUSSEL**, **l'assurance maritime, tradition et renouveau**, la nouvelle Revue Maritime- sept\ oct. 1989
- **René RODIERE- Emmanuel DU PONTAVICE**, **Droit Maritime**, 2^e édition, Dalloz.

Revue Spécialisées :

L'Argus de l'assurance n° 6934 du 17 juin 2005.

Textes législatifs et réglementaires :

- **Code CIMA**, édition 2009 ;
- **Code Civil**, Dalloz 2000 ;
- **Ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985** instituant une obligation d'assurance en matière de facultés à l'importation ;

Bibliographie :

Ouvrages généraux :

- Syndicat Français de l'assurance Maritime et transports
 - Livret guide de l'assurance transport, édition 1998
 - Recueil des polices et clauses d'assurance maritime et transports, éd mai 1992
- YEATMAN Jérôme, Manuel International de l'Assurance, economica, juin 1998
- Michel ROUSSEL, l'assurance maritime, tradition et renouveau, la nouvelle Revue Maritime- sept\ oct. 1989
- René RODIERE- Emmanuel DU PONTAVICE, Droit Maritime, 2^e édition, Dalloz.

Revues Spécialisées :

L'Argus de l'assurance n° 6934 du 17 juin 2005.

Textes législatifs et réglementaires :

- Code CIMA, édition 2009 ;
- Code Civil, Dalloz 2000 ;
- Ordonnance n° 85-15 du 23 mai 1985 instituant une obligation d'assurance en matière de facultés à l'importation ;

