

1 DT 38
027

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
(I. I. A.) YAOUNDÉ

8° PROMOTION 1986 - 1988

N° 38

LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES A L'IMPORTATION AU GABON

**Mémoire de Fin d'Etudes
en vue de l'Obtention du**

**DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES
(D. E. S. A.)**

RÉDIGÉ ET SOUTENU PAR :

Pierre NTSOUMBOUO

SOUS LA DIRECTION DE :

Georges ONONEMANG

Inspecteur des Assurances
auprès du Ministère des Finances
YAOUNDE (Cameroun)

JUIN 1988

E R R A T A

- Page 17, ligne 19 lire ...afférentes; au lieu de afférantes...
- Page 22, ligne 21 lire ... taxes; au lieu de texes...
- Page 24, ligne 1 lire ... attend; au lieu attord...
- Page 25, ligne 25 lire ...rendu; au lieu de rendre...
- Page 26, ligne 1 lire ... franchement; au lieu de fraude-
ment...
- Page 29, ligne 19 lire ... l'appui; au lieu de s'appui...
- Page 30, ligne 3 lire ...son; au lieu de sou...
- Page 30, ligne 11 lire ...pas; au lieu de peu...
- Page 30, ligne 12 lire ...tourner; au lieu de touner...
- Page 33, ligne 6 lire ...Quoiqu'il; au lieu de quoi qu'il...
- Page 33, ligne 10 lire ...davantage; au lieu de d'avantage...
- Page 33, ligne 11 lire ...privilégiant; au lieu de privilé-
geant...

NTSOUMBOUR du Pierre

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
(I. I. A.) YAOUNDÉ

8° PROMOTION 1986 - 1988

LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE MARITIME SUR FACULTES A L'IMPORTATION AU GABON

**Mémoire de Fin d'Etudes
en vue de l'Obtention du**

**DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES
(D. E. S. A.)**

RÉDIGÉ ET SOUTENU PAR :

Pierre NTSOUMBOUROU

SOUS LA DIRECTION DE :

Georges NONEMANG

Directeur Inspecteur des Assurances
de YAOUNDÉ auprès du Ministère des Finances
YAOUNDE (Cameroun)

JUIN 1988

R E M E R C I E M E N T S

Mes remerciements vont particulièrement à Monsieur Georges ONONEMANG, Inspecteur des Assurances auprès du Ministère des Finances du Cameroun. Pour son abord naturel et la justesse de ses interventions à la correction du présent mémoire, qu'il trouve ici l'expression de ma profonde gratitude.

Je remercie ensuite :

- Tous ceux qui m'ont fait profiter de leur riche expérience didactique et professionnelle pour que réussisse ma formation à l'I.I.A.

- Le personnel de l'I.I.A.

- Tous mes collègues de la 8e promotion dont je garderai certainement un grand souvenir des différents moments que nous avons passés ensemble à l'Institut.

Mes remerciements s'adressent naturellement aux responsables des différents services que j'ai pu contacter à LIBREVILLE au GABON, notamment Monsieur Brice René MOUBOUYI, Chef du Département Maritime et Transports, pour m'avoir livré certaines informations sur la question étudiée.

Enfin, je ne saurai clore ces remerciements sans témoigner toute ma reconnaissance à mes parents pour leur affection et les sacrifices consentis pour l'aboutissement heureux de ma scolarité. A ma fiancée et à mes enfants, que ces modestes pages constituent le ciment de notre alliance pour toujours.

S O M M A I R E

	<u>PAGES</u>
INTRODUCTION	1 - 3
<u>Ière PARTIE</u> : LA REGLEMENTATION GABONAISE PORTANT ASSURANCE OBLIGATOIRE DES FACULTES A L'IMPORTATION	4 - 13
<u>Chapitre 1</u> : <u>L'économie de la loi et du Décret d'application</u>	4 - 8
<u>Section 1</u> : <u>L'exposé des motifs de la loi</u>	4 - 5
<u>Section 2</u> : <u>Le contenu de la loi et du Décret d'application</u>	5 - 8
A/- L'Ordonnance n° 6/79/PR du 22 février 1979.....	5 - 6
B/- Le Décret n° 0215/PR/MINECOFIN portant application de l'Ordonnance n° 6/79/PR.....	6 - 8
<u>Chapitre 2</u> : <u>Les objectifs visés</u>	9 - 13
<u>Section 1</u> : <u>L'accroissement de la rétention et des capacités du marché local</u>	9 - 12
<u>Section 2</u> : <u>La réduction du déficit de la balance des paiements</u>	12 - 13
 <u>IIème PARTIE</u> : LE BILAN DE L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION ET LES PROPOSITIONS POUR UNE PLUS GRANDE EFFICACITE	 14 - 31
<u>Chapitre 1</u> : <u>Le bilan de l'application de la réglementation</u>	14 - 23
<u>Section 1</u> : <u>Les effets bénéfiques</u>	14 - 19
<u>Section 2</u> : <u>Les insuffisances et la nécessité d'une réforme du système</u>	19 - 23
<u>Chapitre 2</u> : <u>Les propositions pour une plus grande efficacité</u>	23 - 31
<u>Section 1</u> : <u>La mise en place d'une politique de concertation entre les secteurs concernés</u>	23 - 26
<u>Section 2</u> : <u>Les exigences d'un marché local d'assurance maritime</u>	26 - 31
 <u>CONCLUSION</u>	 32 - 33

// ^o N T R O D U C T I O N

// INTRODUCTION

Par souci d'indépendance et pour faire face à de sérieuses exigences économiques, nombreux sont les pays en voie de développement anciennement sous domination coloniale qui ont pris conscience de l'urgente nécessité de créer un cadre favorable à l'épanouissement de leurs économies.

Or, le développement réel et durable d'un pays que les anciennes relations d'avant les indépendances maintiennent étroitement lié à la métropole, passe surtout par le flux des échanges commerciaux avec l'étranger seuls capables de générer une dynamique nécessaire au décollage économique de tout pays.

Dans le cas du Gabon, qui ne fait pas exception à la règle, la balance commerciale avec les pays du nord, la France en tête, révèle les chiffres suivants : En 1978, le Gabon a importé 139.174.407.239 de francs CFA de marchandises et exporté 249.849.470.033 de francs CFA dont une grande quantité d'hydrocarbures.

A la lumière de ce qui précède, il ressort que le développement économique d'un pays et celui corrélatif de ses échanges commerciaux avec l'extérieur ouvre la voie à d'importants mouvements de capitaux (coûts des marchandises et services y afférents) qu'il convient de contrôler dans la perspective d'une gestion viable et équilibrée des potentialités nationales.

Dans ce processus, où les uns ont besoin de débouchés et de matières premières et les autres de biens d'équipement essentiellement, l'assurance maritime, par l'importance des services qu'elle rend, y joue un rôle déterminant.

Née avant les assurances relatives aux transports routiers, ferroviaires et aériens, d'apparition plus récente, l'assurance maritime peut être considérée aujourd'hui comme l'une des formes d'assurance les plus complètes. Puisque, très souvent, se trouvent inclus dans le contrat d'assurance maritime les trois autres modes de transport lorsqu'ils sont préliminaires ou complémentaires au transport maritime.

De plus, la nature de ses opérations lie étroitement l'assurance maritime au mécanisme de la vente internationale dont les éléments caractéristiques sont le coût de la marchandise, le prix du transport et la prime d'assurance. Cette vente pouvant s'effectuer soit aux conditions CAF (Coût - Assurance - Fret) soit aux conditions FOB à charge pour l'acheteur de payer le fret et de soigner l'assurance de ses importations.

L'effet de l'assurance maritime sur le processus des échanges commerciaux internationaux implique la nécessité de domicilier les contrats d'assurance localement.

C'est ainsi que la plupart des Etats africains, obéissant à une recommandation de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), vont instituer une loi intimant l'ordre aux négociants de souscrire localement l'assurance de leurs marchandises à l'importation.

A cet égard, au Gabon comme dans les autres Etats membres de la CICA, le projet d'Ordonnance relative à l'obligation d'assurance des marchandises importées auprès des sociétés d'assurance de droit national ou agréées en République Gabonaise aurait pour conséquences essentielles :

- de susciter l'élargissement du marché potentiel local ;
- d'entraîner une augmentation du volume des taxes perçues par l'Etat grâce à l'accroissement du chiffre d'affaires des sociétés opérant au Gabon.

En filigrane, cette mesure vise également à :

- renforcer l'épargne locale par la limitation des sorties des devises que traduit la domiciliation des primes d'assurance afférentes aux transactions commerciales avec l'extérieur ;
- rééquilibrer une balance des paiements rendue parfois déficitaire par les mécanismes d'un système économique international trop souvent orienté vers la satisfaction des seuls intérêts des nations développées.

Autant de problèmes qui interpellent notre attention et justifient par conséquent notre choix de ce thème qui porte sur la domiciliation de l'assurance maritime des facultés à l'importation dont le centre d'intérêt est le Gabon parce que mieux connu de nous.

Cette étude que nous avons voulue, dans la mesure de nos modestes résultats, le plus proche possible de la réalité comporte deux parties.

La première porte sur la présentation de la législation gabonaise en matière d'assurance maritime des facultés importées et met en évidence les objectifs qui lui sont assignés tout en faisant le compte des avantages et des insuffisances de ladite législation.

Quant à la seconde, elle a trait à l'analyse des résultats découlant de l'application de la réglementation. De même, l'accent a été également mis sur les conditions permettant aux compagnies d'assurance locales une plus grande efficacité sur le marché national.

7ème PARTIE : LA REGLEMENTATION GABONAISE PORTANT
ASSURANCE OBLIGATOIRE DES FACULTES
A L'IMPORTATION

CHAPITRE I- L'ECONOMIE DE LA LOI ET DU DECRET D'APPLICATION

SECTION 1- L'exposé des motifs de la loi

D'une manière globale, l'institution d'une loi répond en fait à un souci de protection du patrimoine commun chaque fois qu'une situation quelconque menace son existence. L'intérêt général constitue donc la justification primordiale de toute législation.

De la même manière, il est apparu au législateur comme une nécessité impérieuse d'instituer l'obligation de l'assurance de responsabilité civile automobile pour prendre la défense des intérêts des victimes de la circulation de la route lorsque le fléau des accidents automobiles a pris une ampleur alarmante.

Jusqu'à une date relativement récente, la situation est caractérisée au Gabon, en matière d'assurance maritime, par le fait que ce sont les compagnies d'assurances de droit étranger et situées à l'extérieur du Gabon qui assurent la couverture de la plus grande partie des importations destinées au pays.

Or, un flux continu d'échanges commerciaux lie le Gabon, dont la situation géographique prédispose aux relations maritimes, à l'extérieur constituant par là, du fait de l'importance du volume de primes affectées à la couverture des importations, une issue par laquelle s'évade une part substantielle de capitaux générés par les assurances des risques nationaux. Une telle situation, on s'en doute, est fort préjudiciable au développement économique du pays.

A titre d'illustration de ce qui précède, en 1976, soit trois ans avant l'institution de l'obligation d'assurance maritime sur facultés à l'importation, les primes de la branche maritime sont évaluées à 1.243.606.000 francs CFA sur la base des statistiques du marché gabonais d'assurance.

.../...

Face à cette situation, il est apparu d'une extrême nécessité aux autorités gabonaises de prendre des mesures appropriées afin d'atténuer les effets de sa dépendance maritime vis-à-vis de l'extérieur.

C'est pourquoi, obéissant aux recommandations de la CNUCED dont les multiples efforts visent à rendre autonomes les marchés nationaux d'assurance maritime des pays en voie de développement, le gouvernement gabonais, à l'instar de celui du Cameroun, du Congo etc..., va décider d'instituer une obligation d'assurance des importations destinées au pays.

L'adoption par le Gabon d'une législation en matière d'assurance de risques d'importation vise, de toute évidence, à mettre à la disposition du marché local un instrument juridique qui lui permette d'augmenter ses capacités de rétention locale de primes afférentes à la couverture des marchandises en provenance de l'extérieur, d'aider au financement de l'épargne nationale si nécessaire au développement économique du pays et de limiter les sorties de devises.

SECTION 2- Le contenu de la loi et du Décret d'application

A/- L'Ordonnance n° 6/79/PR du 22 février 1979

L'objet de ce texte, qui a force de "loi de l'Etat" (Article 4 de l'ordonnance sus-citée) se dégage à travers les termes de l'Article 1er qui dispose en substance que toute importation dans le territoire national est soumise à l'obligation d'assurance.

Le principe de la localisation stricte des risques d'importation sur le marché local, vise à retenir sur place les primes autrefois destinées à couvrir les marchandises à l'extérieur.

Toujours selon l'Article 1er, cette loi s'applique aux "personnes physiques ou morales de droit public ou privé" résident au Gabon et ayant un intérêt à y importer des marchandises.

Toutefois et en dépit d'une dérogation expresse à la loi, on est en droit de penser que l'Etat et les organismes internationaux, dans le cadre de leurs programmes d'aides par le biais d'importations de fournitures pour équiper nos pays (sur le plan de la formation, de la santé etc...), sont exemptés de l'obligation d'assurance.

L'Article 1er précise également que l'obligation d'assurance porte essentiellement sur les marchandises ou facultés destinées directement ou indirectement au commerce ou à l'industrie. Ce sont par conséquent les importations relatives à des opérations commerciales ou industrielles pures qui sont visées. Les assurances y afférentes doivent être souscrites :

- "soit directement auprès de l'Organisme visé à l'alinéa précédent" ;

- soit par l'intermédiaire des personnes physiques ou morales habilitées conformément à la réglementation..."

Les sanctions encourues pour non respect à la réglementation sont prévues à l'Article 3 de ladite Ordonnance (cf. Annexes en fin de Mémoire).

B/- Le Décret n° 0215/PR/MINECOFIN portant application de l'Ordonnance n° 6/79PR

Au regard de l'Article 1er dudit Décret, le seuil de 300.000 F/CFA FOB appliqué aux importations permet à la réglementation de faire obstacle à la vente CAF (Coût de la marchandise, le fret et l'assurance) qui, généralement, occasionne des frais d'assurance supplémentaires inutiles puisqu'il faut à ce moment que l'importateur souscrive une autre assurance localement, la seule valable du reste aux yeux des douaniers. Ce qui, à l'évidence, entraîne un cumul d'assurance pour une seule et même expédition.

.../...

En fait, l'option pour la vente FOB se justifie dans la mesure où elle permet à l'importateur de privilégier ses assureurs nationaux. Pour cette raison, un pays en voie de développement a intérêt à vendre CAF et à acheter FOB. Dans tous les cas, il s'agit pour la réglementation de protéger l'industrie encore naissante et fragile de l'assurance maritime contre celle, plus expérimentée, des pays du nord.

Cependant, il importe de souligner que l'obligation faite à l'importateur de souscrire localement son assurance ne signifie nullement, du moins à ce qu'il paraît, obligation d'opter pour un mode d'assurance prédéterminé comme on inclinerait à le croire. En imposant la garantie minima "Franc d'Avaries Particulières sauf" (FAP sauf) dans le cadre d'un transport maritime, les pouvoirs publics n'entendent pas orienter le choix de l'importateur qui, du reste, a tout intérêt à prendre une garantie "Tous Risques" la plus large des deux en payant plus cher bien entendu, mais qui s'avère adéquate pour des expéditions importantes et d'une extrême délicatesse. Car la garantie "FAP sauf", la moins chère et la moins étendue, n'offre qu'une couverture réduite, insuffisante et souvent mal adaptée par exemple pour des produits périssables.

Quoiqu'il en soit, l'objectif de la réglementation étant de permettre la constitution d'un marché local dynamique pour y couvrir le maximum de risques qui, autrefois, étaient assurés à l'extérieur, la disposition relative aux compagnies d'assurances agréées au Gabon vient renforcer l'obligation instituée en matière d'assurance des facultés à l'importation, tant le négociant n'a d'autre choix de s'assurer "le cas échéant qu'auprès d'un organisme d'assurances agréé en République Gabonaise" (Article 3 du décret d'application).

La garantie ainsi acquise couvre les marchandises assurées depuis le port d'embarquement jusqu'au port de débarquement. En d'autres termes, l'assuré bénéficie d'une couverture "bout à bout". Il peut, s'il le désire et au cas où il y a des transports préliminaires ou complémentaires au transport maritime proprement dit, introduire une clause qui en précise l'existence pour sécuriser son expédition entre le magasin du fournisseur et le sien propre.

La responsabilité principale de la diffusion et de l'application des mesures préconisées par ladite réglementation incombe, au premier chef, au Ministère de l'Economie et des Finances et au Ministère du Commerce et du Développement Industriel (actuellement dénommés respectivement Ministère des Finances, du Budget et des Participations et Ministère du Commerce, de la Rationalisation et du Transfert des Technologies).

De ce qui précède, il ressort que le respect et la mise en pratique de la réglementation ainsi adoptée constituent la condition sin équanun de la réussite des objectifs assignés par la loi, ceci d'autant plus que l'assurance maritime est indissociable du commerce international où de nombreux intérêts sont en jeu.

Il convient, par ailleurs, de noter que l'étude de cette partie montre que, par rapport au droit comparé, le texte gabonais ne diffère pas fondamentalement de ceux des autres Etats de la CICA qui ont aussi institué l'obligation d'assurance maritime sur facultés à l'importation.

Par exemple, la loi gabonaise s'apparente à celle du Sénégal qui stipule que seule est visée "l'importation de biens et marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles" (Loi n° 83-47 du 18 février 1983 relative à l'assurance obligatoire des facultés à l'importation au Sénégal). (1) De même, elle ne paraît pas particulièrement stricte par rapport à la loi camerounaise dont l'article premier dispose qu'est soumise à l'obligation d'assurance maritime "toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République du Cameroun. (Loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation au Cameroun. (2)

Enfin, pour expliciter davantage la réglementation sur l'assurance des risques d'importations au Gabon, un arrêté est prévu qui, à notre grand regret, n'a pas encore été pris jusqu'à cette date.

(1)- DIENA PAPA IBRA : L'institution d'une loi portant obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation et ses problèmes, l'exemple sénégalais, (7ème promotion du cycle supérieur de l'IIA)

- REVUE IIA : L'assurance des Transports maritimes dans les pays membres de la CICA, N° 3 Juillet 1966.-

CHAPITRE II - LES OBJECTIFS VISES

SECTION I : L'accroissement de la rétention
et des capacités du marché local

Avant que les autorités gabonaises ne prennent la décision d'instituer l'obligation de domicilier localement les assurances prises sur les importations, une bonne partie des affaires souscrites en maritime allait dans les portefeuilles de sociétés d'assurances étrangères.

Dans le même ordre d'idées, il faut souligner que les plus gros importateurs sont constitués par les entreprises industrielles ou commerciales privées qui sont en majorité des filiales ou des succursales des sociétés étrangères notamment française.

De ce fait, elles sont plus ou moins contraintes d'effectuer leurs opérations d'importation au tarif CAF dans la mesure où ce sont justement les sociétés - mères qui prennent l'assurance en leur nom dans les pays fournisseurs. Ceci est d'autant plus vrai que les sociétés - mères, du reste hostiles à ce que leurs représentants Outre-Mer souscrivent elles-mêmes leurs garanties, disposent d'entreprises d'assurance

...

capables de couvrir leurs exportations. Une question de confiance peut-être, mais certainement parce qu'elles connaissent mieux leurs assureurs et préfèrent éviter par exemple les difficultés qui peuvent survenir en cas de sinistre (difficulté de la mobilité des fonds, remplacement de la marchandise endommagée ou perdue en devise étrangère etc...).

Cette situation qui prive le marché local des souscriptions portant sur les meilleurs risques pose des problèmes quasiment insolubles tant au niveau de leur contrôle que de leur vérification.

Au Gabon, le problème qui se pose avec le plus d'acuité est l'insuffisance de sa capacité due au nombre relativement réduit d'assureurs maritimes.

En 1975 par exemple, on dénombre sur la base des statistiques de la CICA trois sociétés d'assurance dont deux étrangères, CAMAT et CGA, et la SONAGAR⁽¹⁾, privatisée en 1987, qui pratiquent les opérations d'assurance maritime.

C'est pour voir donc la structure du marché gabonais prendre de nouvelles dimensions et cela en faveur de l'économie nationale que, sur les efforts incessants du gouvernement, plusieurs sociétés de droit national créées à partir du portefeuille des anciennes filiales des sociétés françaises particulièrement, vont voir le jour. Parmi elles, on peut citer OGAR⁽²⁾ et UAG⁽³⁾ dominés respectivement par les intérêts des groupes UAP⁽⁴⁾ et PFA⁽⁵⁾ mais dans lesquelles l'Etat et les privés nationaux vont prendre des participations de plus en plus accrues.

Dans cette optique, la création de sociétés d'assurance de droit national, la SONAGAR en particulier, qui restera jusqu'en

(1) SONAGAR : SOCIETE NATIONALE GABONAISE D'ASSURANCES ET DE REASSURANCES

(2) OGAR : OMNIUM GABONAIS D'ASSURANCES ET DE REASSURANCES

(3) UAG : UNION DES ASSURANCES DU GABON

(4) UAP : UNION DES ASSURANCES DE PARIS

(5) PFA : PRESERVATRICE FONCIERE ASSURANCE.

1987 le leader du marché gabonais d'assurance, procède du souci des autorités gouvernementales sur qui repose la responsabilité primordiale de l'application des mesures d'encouragement et de promotion des secteurs locaux d'assurance maritime préconisées par la CNUCED, de voir s'élargir les dimensions de la construction de base, celle de retenir le maximum de risques maritimes sur le marché gabonais.

De la sorte, l'accroissement du chiffre d'affaires par la rétention locale aura pour conséquence :

- l'augmentation corrélative des produits financiers grâce à l'instauration d'une politique dynamique et judicieuse de placement des provisions techniques des entreprises au profit de l'économie du pays. A ce titre et par le biais des placements dits de première catégorie, les banques nationales de développement pouvant recourir à l'emprunt auprès des compagnies d'assurance pour financer les projets d'investissements productifs industriels tels que les constructions d'usines etc... nécessaires à l'effort de modernisation dans lequel de nombreux pays en voie de développement se sont engagés.

- L'accroissement des taxes fiscales et parafiscales perçues sur les primes relatives aux contrats d'assurance maritime sur facultés grâce à la domiciliation obligatoire locale des risques autrefois assurés à l'extérieur. Ce faisant, le Trésor Public pourra disposer d'un volume important de ressources permettant ainsi à l'Etat d'assumer ses hautes fonctions (la défense nationale, la sécurité sociale etc...) et de se lancer dans les grands travaux d'intérêt général (constructions de routes et de barrages hydro-électriques etc...)

- La multiplication des possibilités d'emplois. En d'autres termes, l'augmentation de la capacité des assureurs maritimes locaux en matière de couverture des risques d'importation suppose un accroissement parallèle du personnel affecté à la rédaction des contrats

.../...

devenus de plus en plus nombreux du fait de la domiciliation. De ce point de vue, l'élargissement du marché de l'assurance maritime peut avoir un impact certain sur le tissu social et humain grâce à des nouvelles possibilités d'embauche qui sont offertes aux hommes par la création de nouvelles tâches, par le développement du réseau commercial nécessitant un certain nombre d'intermédiaires, *agents* et courtiers (création de nouveaux points de vente à l'intérieur du pays).

Cependant, il importe d'émettre une réserve. En effet, l'équipement de la plupart des compagnies d'assurances en matériel informatique, s'il ne réduit pas à néant cet espoir ne permet malheureusement qu'à une faible poignée de demandeurs d'emplois de se voir intégrer un jour au terme d'une longue attente.

SECTION 2- La réduction du déficit de la balance des paiements

Au moment de l'élaboration du projet d'Ordonnance relative à l'obligation d'assurance des facultés à l'importation au Gabon, la situation se caractérise comme nous l'avons souligné précédemment, par le fait que ce sont des compagnies d'assurance de droit étranger et situées à l'extérieur du Gabon qui assurent la plupart du temps les risques des importations destinées au Gabon.

Or, un flux important d'échanges en matière de transactions commerciales et financières, résultant du mouvement d'ensemble des marchandises, des services et des capitaux, lie le Gabon à un certain nombre de pays, notamment la France.

Très souvent malheureusement cette situation donne lieu à une fuite de capitaux générés par l'économie nationale vers l'extérieur, créant inéluctablement un déficit des gains en devises au niveau de la balance des paiements.

Dans les pays en voie de développement, particulièrement en Afrique, ce déficit est déjà accentué par les efforts de remboursement et de réduction du service de la dette extérieure.

On imagine alors dans un tel contexte d'inégalité perpétuel de gains entre pays industrialisés et pays en voie de développement le cas des régions continentales sans littoral et dépourvues de flotte nationale qui sont ainsi amenées par la force des choses à importer parfois CAF et consacrer par la même occasion une part substantielle de leurs ressources internes pour couvrir le fret et les frais d'assurance de leurs marchandises. Heureusement tel n'est pas le cas du Gabon qui n'enregistre pas moins une situation déficitaire au niveau de sa balance des transferts.

Cet aspect de la vulnérabilité et de la dépendance maritime de nos pays à l'égard des pays industrialisés a été souligné avec vigueur aux conférences de la CNUCED depuis un certain nombre d'années et au cours desquelles des représentants de haut niveau du monde des assurances et les experts des Nations-Unies ont vivement proué le renforcement et l'accroissement des capacités des marchés nationaux d'assurances transports des pays du sud.

Comme on peut le constater, le déséquilibre de la balance des paiements à laquelle s'ajoute la dette chronique attachée aux services extérieurs, est alors une incontestable source de dépendance et constitue de ce fait un goulot d'étranglement dont la conséquence immédiate est de provoquer le fléchissement de l'élan de développement de nos pays sur le plan économique.

C'est pourquoi, en instituant l'obligation d'assurance maritime sur facultés à l'importation le gouvernement gabonais entend mettre un frein à la sortie des fonds destinés auparavant à couvrir les importations de marchandises à l'extérieur par la conservation locale des primes transports. Ainsi le but visé par la réglementation est d'équilibrer la balance des paiements par la réduction de la dépendance maritime extérieure.

III ème PARTIE : LE BILAN DE L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION
ET LES PROPOSITIONS POUR UNE PLUS GRANDE
EFFICACITE

C H A P I T R E I - LE BILAN DE L'APPLICAITON DE LA REGLEMENTATION

SECTION 1 : Les effets bénéfiques

A/- L'importance relative de la branche dans la structure globale du marché

ANNEE	PRIMES TOUTES BRANCHES	%	PRIMES AUTOMOBILES	%	PRIMES TRANSPORTS	%
1975	4.429.100.000	100	1.771.640.000	40	1.222.431.600	27,60
1976	6.833.000.000	100	2.473.546.000	36,20	1.243.606.000	18,20
1977	O.U.A.		LIBREVILLE		GABON	
1978	8.971.800.000	100	3.483.500.000	38,82	1.763.728.000	19,64
1979	9.121.700.000	100	3.701.400.000	40,57	1.908.000.000	20,90
1980	10.813.700.000	100	4.094.900.000	37,86	2.622.800.000	24,25
1981	12.404.237.000	100	4.709.470.000	37,96	2.344.193.000	18,90
1982	15.644.501.000	100	5.660.756.000	36,18	3.939.969.000	25,18
1983	18.050.000.000	100	6.972.000.000	38,62	4.373.000.000	24,22
1984	20.722.582.000	100	7.385.970.000	35,64	6.204.663.000	29,94
1985	24.206.194.000	100	8.976.826.000	37,08	6.307.227.000	27,69

Evolution des primes toutes branches, primes automobiles et primes transports.

(source : Etats CICA)

L'examen de la structure globale du marché gabonais d'assurance de 1975 à 1985, telle qu'elle apparaît sur le tableau ci-dessus, montre qu'avant 1979, date de l'institution de l'obligation d'assurance des marchandises importées, les primes transports n'excèdent pas 20 % des émissions annuelles toutes branches confondues en dépit de la pointe constatée en 1975 qui serait probablement due à une situation exceptionnelle du marché, favorable à la souscription d'un volume d'affaires important en maritime. Mais faute d'éléments d'appréciation rationnels relatifs à cette période, il est préférable de se garder de toute spéculation abusive et de considérer que les résultats que nous laisse entrevoir ce tableau ne reflètent pas forcément la vraie physionomie du marché gabonais d'assurance.

En effet, le marché potentiel gabonais semble être beaucoup plus substantiel car une bonne partie des assurances du pays est couverte à l'extérieur du fait de la commercialisation d'un certain nombre de bons risques par l'entremise de quelques agents qui jouent le rôle de courtiers internationaux.

Par ailleurs, il^{ne} semble pas judicieux de prendre en compte les résultats fin 1977, année de la tenue des assises de l'OUA (Organisation de l'Unité Africaine) à LIBREVILLE au Gabon. Ce qui aurait sans doute eu pour conséquence de fausser les statistiques du marché eu égard à une importation ponctuelle importante de biens d'équipement de toute nature en vue d'abriter dans les conditions optimales de succès et de réussite ces assises.

Après l'institution de l'obligation d'assurance, le moins qu'on puisse dire c'est que les affaires souscrites dans la branche transport semblent retrouver un nouveau souffle. En effet, la production annuelle oscille entre 20 et 29 % des opérations réalisées sur l'ensemble du territoire national avec une moyenne de 25 % entre 1979 et 1985, ce malgré une baisse sensible de 18,90 % enregistrée en 1981. En réalité, la branche transports, par rapport à elle-même, est en augmentation croissante en valeurs absolues, Ainsi elle passe de 2.622.800.000 de francs CFA en 1980, un an après l'institution de la loi, à 6.703.227.000 de francs CFA cinq ans plus tard.

Mais dans l'ensemble, la démarcation traditionnelle entre la branche transports et la branche automobile reste de règle tant les émissions annuelles des primes automobiles sont aussi spectaculaires pendant la même période comme peut en témoigner le tableau. Même si les résultats techniques de la branche automobile, connus pour être les plus déséquilibrés de tous, ne permettent pas de verser dans l'optimisme, le leadership du marché gabonais d'assurance lui appartient de manière indiscutable ne serait-ce que par le volume de ses encaissements.

B/- La hausse sensible du volume d'affaires maritimes par rapport aux importations

- Statistiques du commerce extérieur -

	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS
1975	100.558.622.784	201.921.280.756
1976	120.237.456.900	271.446.873.955
1977	176.000.502.714	329.839.794.211
1978	139.174.407.239	249.849.470.033
1979	113.108.451.654	393.185.686.863
1980	142.310.238.351	464.712.009.095
1981	226.755.074.775	461.917.936.419
1982	262.406.283.465	514.462.123.628
1983	261.209.266.673	562.279.691.202

(source: Direction Générale des Douanes Gabonaises.)

.../...

Comme peut en témoigner le tableau précédent, les données relatives au commerce extérieur fournies par le service des statistiques de la Direction Gabonaise des douanes montrent que les importations ont été multipliées par 1,83 avec une progression en valeurs absolues de 142.310.238.351 à 261.209.266.673 de francs CFA entre 1980 et 1983.

Dans le même temps, les primes transports, quant à elles, ont été multipliées par 1,66 passant ainsi de 2.622.800.000 à 4.373.000.000 de francs CFA.

On serait tenté, au vu de ces chiffres, d'établir une sorte de parallélisme entre l'évolution du chiffre d'affaires transports et l'accroissement du volume des importations. Mais s'agissant de deux grandeurs économiques différentes il n'est pas évident d'y voir une quelconque relation car les variations qui s'imposent à l'une ne s'imposent pas forcément à l'autre dans les mêmes proportions et dans le même temps. Par exemple l'Etat est par définition son propre assureur. Il peut effectuer d'importantes importations sans que celles-ci ne correspondent dans le même temps à l'accroissement des encaissements des primes transports afférentes aux marchandises importées. Il faut simplement retenir que la réglementation de l'assurance maritime, notamment en ce qui concerne l'assurance des facultés, a eu un effet positif sur le marché gabonais comme le fait ressortir l'analyse statistique du tableau relatif à la structure globale du secteur local d'assurance.

Parallèlement, la réalité sous-jacente de l'expansion du marché local est que l'accroissement du chiffres d'affaires des sociétés d'assurance agréées au Gabon entraîne non seulement une augmentation de leurs bénéfices mais aussi un surplus des ressources budgétaires grâce à la perception d'un volume important de taxes par l'Etat.

.../...

C/- Les avantages des principaux intervenants

1.- Au niveau des importateurs

- L'assurance locale offre des facilités d'indemnisation à l'assuré qu'il ne peut peut-être pas obtenir auprès d'un organisme situé à l'extérieur du pays d'importation en cas de sinistre. Des rapports directs avec sa compagnie sont préférables à ceux entretenus avec un assureur invisible.

- Elle permet aussi à un assuré d'échapper à des clauses léonines d'intérêt bassement économique imposées souvent par le fournisseur étranger.

- Les banques locales sont d'autant plus disposées à accorder des lignes de crédits aux importateurs que les marchandises auxquelles sont destinées ces crédits font l'objet d'une assurance locale.

2.- Au niveau des compagnies d'assurance

- L'obligation d'assurance permet une croissance rapide des risques un portefeuille entraînant par là même une augmentation des recettes tirées des primes d'assurance maritime grâce à la prescription des importations au tarif FOB imposé par l'Etat.

- Conformément au principe fondamental des assureurs selon lequel les sinistres ne doivent pas excéder les primes, une souscription importante de risques permet d'homogénéiser le portefeuille (loi des grands nombres) et de minimiser les risques de perte. Cela permet aussi de réduire des écarts toujours possibles entre les statistiques, c'est-à-dire les prévisions, et la réalité.

- L'augmentation du chiffre d'affaires entraîne un accroissement des placements et donc des produits financiers qui permettent de distribuer des bénéfices.

.../...

3.- Au niveau de l'Etat

-Augmentation des recettes de l'Etat par l'accroissement de la matière imposable constituée par le volume des primes versées aux compagnies locales.

-Une politique de placements dynamique grâce à l'amélioration du chiffre d'affaires du marché constitue une source non négligeable de financement du développement économique interne, ceci par le biais de la retention sur place des capitaux générés par l'assurance obligatoire des risques d'importation.

Mais si la législation présente des avantages certains pour les importateurs, les compagnies d'assurance et l'économie nationale, elle comporte néanmoins des insuffisances.

Section 2 : Les insuffisances et la nécessité d'une réforme du système

A/- Les insuffisances de la législation

Dire que la législation gabonaise, en matière d'assurance des facultés importées, est insuffisante revient à poser à l'évidence le problème de l'efficacité du contrôle de son application.

En effet, de nos entretiens avec les responsables du département maritime et transports d'une importante société de la place, il ressort que nombre d'importateurs continuent, en dépit des sommations des autorités concernées au respect de la réglementation, de passer outre les prescriptions relatives à la domiciliation obligatoire des importations sur le plan national. Quelques exemples :

- Certains importateurs ressentent le besoin de souscrire une assurance qu'au moment où ils sont convaincus que leurs marchandises se trouvent sous douane.

- La pratique de la double assurance qui fait qu'un assuré ayant souscrit, conformément à la réglementation, la garantie minima "FAP sauf" auprès d'une compagnie locale importe CAF par la suite.

Ce faisant, l'importateur s'acquitte de l'obligation de domicilier localement ses expéditions aux yeux de la loi mais n'aura en fait satisfait à la disposition que pour une infime partie de l'assurance de ses marchandises. On se trouve dans ce cas dans un cercle vicieux du fait de la double assurance, situation fort préjudiciable au pays tant elle est un gaspillage économique.

- Il n'est pas utopique de penser qu'un importateur peut se soustraire à la réglementation en dédouanant sa marchandise sur simple production d'une assurance fictive. De telles pratiques ont été signalées sous d'autres cieux. Elles peuvent très bien avoir cours au Gabon, même si les apparences restent sauves.

C'est donc une situation déplorable qu'il importe de combattre par tous les moyens que puisse permettre la loi. Il faut dire à ce propos, que l'Ordonnance n° 6/79/PR portant assurance obligatoire de marchandises importées dit à travers son article que " toute infraction aux dispositions de l'article premier ci-dessus est punie d'une amende égale à vingt cinq pour cent de la valeur de la marchandise ou faculté importée et d'un emprisonnement de douze mois maximum, ou de l'une de ces deux peines seulement".

On est en droit de penser que si cette disposition fait l'objet d'une application rigoureuse il y aura certainement beaucoup moins de résistance et de fraude. Peut-être s'agit-il d'importateurs irréductiblement peu soucieux de la loi pour lesquels cette disposition n'apparaît pas suffisamment dissuasive.

C'est pourquoi il est nécessaire que la Fédération Gabonaise des Sociétés d'Assurance (FEGASA), de concert avec les pouvoirs publics, multiplie les rencontres et mettent en place une stratégie de lutte commune par le biais d'une campagne d'information et de sensibilisation en direction des assurés afin de les amener à mieux apprécier l'intérêt que présente l'assurance maritime tant pour eux-mêmes que pour ceux qui ont choisi d'en faire une fonction dans le respect des priorités économiques du pays.

Enfin, il est important de faire remarquer que l'absence d'un arrêté, qui précise plus en détail les conditions d'application des mesures réglementaires et les modalités d'établissement des contrats d'assurance maritime, limite, à notre grand regret, la portée de la législation en matière d'importation des facultés. D'où la nécessité de reformer le système.

B/- La nécessité d'une réforme du système (les raisons)

La nécessité de reformer le système ou l'organisation du marché de l'assurance maritime gabonais et la législation qui le sous-tend découle logiquement des problèmes que connaît l'application sur le terrain des mesures réglementaires. Plusieurs exemples ont été évoqués précédemment à ce sujet. On retient particulièrement deux d'entre eux qui, à nos yeux, traduisent assez le caractère préoccupant de la situation et justifient par conséquent la légitimité des dispositions que nous souhaiterions voir instituer pour renforcer encore davantage le marché local.

- 1er cas de figure :

Le principe de la législation gabonaise en matière d'assurance maritime des facultés importées est qu'il faut s'assurer localement en souscrivant au moins la garantie "FAP sauf". Mais le négociant n'hésite pas le moment venu, à solliciter une garantie "Tous Risques" auprès d'un organisme d'assurance à l'étranger pour couvrir ses importations. Ce faisant, il paie un taux de prime relativement réduit sur l'introduction de ses marchandises au Gabon et verse la plus grande part de son assurance aux compagnies étrangères. La pratique de la double assurance est une attitude malheureusement assez courante pour laquelle les sociétés d'assurance et les autorités de contrôle éprouvent le plus grand mal à circonscrire et à en venir à bout. De telle sorte qu'on assiste pour ainsi dire impuissant au détournement d'une part substantielle des assurances de bons risques au profit des compagnies extérieures.

- 2e cas de figure :

Il s'agit des importateurs qui disposent d'une police d'abonnement dont l'exploitation, contrairement à la police au voyage, est à durée indéterminée. Si pour une raison ou pour une autre celle-ci n'est pas alimentée dans les trois mois à partir de la dernière expédition en date, la compagnie est en droit de résilier la police de l'assuré après une mise en demeure infructueuse adressée à ce dernier. Or, il s'avère que dans bien des cas l'assuré, nanti d'ordres d'assurance, continue d'enlever sa marchandise sans qu'il ne soit inquiété par les services de douanes qui, du reste, exercent leur activité en dehors de toute coordination avec les organismes d'assurance implantés sur le territoire national.

Cette pratique au demeurant frauduleuse, qui ne transgresse peut-être pas directement la loi puisque les principes qui gouvernent un contrat sont de nature conventionnelle, ne se développe pas uniquement au détriment des intérêts des sociétés d'assurance qui ont engagé des frais pour l'acquisition des affaires et l'établissement des documents d'assurance correspondants. Elle a aussi un effet négatif sur les ressources budgétaires de l'Etat dans la mesure où cette fraude à l'assurance ne permet pas d'accroître le chiffre d'affaires transports comme le souhaitent les sociétés d'assurance du marché et par ricochet minimise le volume des taxes perçues par l'Etat. De ce point de vue on peut donc considérer sans exagération que l'exploitation illicite des polices d'abonnement constitue un obstacle à la réglementation, appui indispensable à la réussite de la mission de sécurité que le marché gabonais d'assurance entend remplir vis-à-vis de ses partenaires locaux.

Le développement d'attitudes aussi peu orthodoxes, sans qu'il ne soit nécessaire de taxer les uns et les autres de complaisance ou de laxisme en l'absence de toute preuve, doit être combattu le plus énergiquement possible avant d'en arriver à l'irréversible.

En d'autres termes, toutes les parties soucieuses de la bonne marche de l'assurance maritime, compte tenu de son importance

économique et commerciale, et du respect de la réglementation qui la sous-tend, doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour permettre, d'une part, le développement harmonieux des souscriptions en assurance maritime et, d'autre part, de présenter un front de lutte commun contre les diverses irrégularités constatées en la matière le tout dans un esprit de coopération sans faille.

Afin d'oeuvrer dans le sens des objectifs voulus par la réglementation voici les solutions qui nous paraissent le mieux répondre à la satisfaction du maximum des besoins qui pourraient s'exprimer sur le marché local.

C H A P I T R E II- PROPOSITIONS POUR UNE PLUS GRANDE
EFFICACITE

SECTION 1 - La mise en place d'une politique de concertation
entre les secteurs concernés

A/- Concertation au niveau des services ou départements
transports maritimes

Compte tenu de la complexité des cas déjà évoqués et des difficultés inhérentes à leur contrôle sinon à leur vérification, il importe plus que jamais de mettre un accent particulier sur l'urgence et la nécessité de la mise en place d'une politique de concertation entre les responsables des service d'assurance maritime. Ils sont à la base du processus commercial mettant en relation le pays et l'extérieur puisque l'octroi d'une licence d'importation et le dédouanement des marchandises sont subordonnés à la production d'une police d'assurance maritime.

Cette politique de concertation devra porter sur le constat de toutes les irrégularités qui entâchent le bon déroulement des opérations relatives aux assurances des facultés maritimes, d'en situer les origines afin de mieux les contrer.

Donc, en matière de risques d'importation ou attard de cette concertation l'adoption de mesures appropriées particulièrement basées sur la prévention puisque l'une des caractéristiques de l'assurance maritime sur facultés est qu'une proportion importante de primes souscrites doit être dépensée pour régler les sinistres.

Ainsi et de manière collective, l'intervention des assureurs maritimes du marché doit être :

- d'encourager la prévention, ce qui aurait pour conséquence de maintenir les taux de prime à un niveau abordable ;

- de moraliser les risques par la majoration des primes de ceux des assurés occasionnant de lourdes pertes. De même le contrat doit prévoir l'introduction d'une franchise afin d'intéresser l'assuré aux petits sinistres.

Il va de soi que pareille bataille ne peut être envisagée et engagée avec succès contre les pratiques déloyales de certains importateurs indéliçats que si les organismes d'assurance concernés font réellement montre d'un esprit de coopération basé sur un échange d'informations utiles à la mise en oeuvre d'une action d'aussi grande envergure.

B/- Concertation au niveau des assureurs et des autorités concernées

L'étroite dépendance de l'assurance maritime à un domaine aussi vaste que le commerce international implique l'intervention d'un certain nombre d'entités sur le plan national. Il s'agit, d'une part, des organismes d'assurances opérant au Gabon et d'autre part, des services étatiques concernés, en l'occurrence, la direction du contrôle des assurance, la direction des douanes et la direction du commerce extérieur. Il importe que leurs activités respectives soient coordonnées dans la mesure où les efforts de ces différents intervenants sur les transactions du commerce international visent un seul et même objectif, permettre la constitution d'un marché efficace et économique avec un certain degré de fiabilité internationale, les

.../...

opérations qui y sont menées devant être conformes aux usages internationaux.

Cette action collective serait rendre possible par le biais d'une concertation entre les instances sus-citées et aurait pour conséquence l'encouragement de mesures propres à empêcher ou à minimiser les effets découlant d'attitudes désastreuses telles que la pratique de la double assurance. De telle sorte que l'exigence de l'assurance soit rigoureusement observée. Au besoin une liste noire pour les importateurs récidivistes peut être faite et communiquée aux services des douanes et du commerce extérieur afin de mettre hors d'état de nuire les importateurs frauduleux.

En réalité, l'élaboration d'un tel projet et sa réalisation ne nécessitent pas forcément l'investissement d'importants moyens matériels et humains. Il faut d'abord de la volonté et de la détermination pour toute entreprise, c'est connu.

Il existe d'ailleurs au sein de la Fédération Gabonaise des Sociétés d'Assurance (FEGASA), une commission Transport où sont réglés les conflits pouvant naître entre les partenaires des contrats d'assurance transport. Cette commission peut donc valablement servir de courroie de transmission entre les sociétés d'assurances et les pouvoirs publics pour mettre sur pied un système de prévention et de lutte contre toute forme d'irrégularité constatée dans les opérations d'importation des facultés maritimes.

Toutefois, évoluant dans un contexte commercial assez difficile caractérisé par la concurrence dans lequel un assuré, en dehors des affaires maritimes, peut avoir d'autres contrats dans le portefeuille d'une compagnie, il peut s'avérer extrêmement embarrassant pour un assureur de devoir prendre la décision de résilier la police d'un grand client qui aurait, par exemple, utilisé à mauvais escient une police d'abonnement. Théoriquement dans le cas de la fraude, la police d'assurance est automatiquement résiliée de plein droit et la portion de la prime déjà courue reste acquise à l'assureur. Mais dans bien des cas, l'assureur essaiera d'amener son client

à coopérer plus fraudement en lui fournissant par exemple toute la documentation nécessaire assortie de conseils pratiques aux fins d'une bonne utilisation des garanties qui lui sont accordées.

La fraude à l'assurance évoquée précédemment n'est certainement pas une simple vue de l'exprit, elle existe bien sinon on ne relèverait pas parmi les assureurs une grande préoccupation à ce sujet. Mais en réalité, ils ne sont pas nombreux ceux qui prendraient le risque de faire voyager leurs marchandises sans les assurer compte tenu des conséquences économiques qu'occasionnerait la perte ou l'endommagement des cargaisons achetées.

Par ailleurs, l'assurance restant encore d'une manière générale mal connue et plus particulièrement dans un pays en voie de développement comme le Gabon, il serait utile et cela conjointement avec l'Etat pour une plus grande crédibilité, que les assureurs maritimes de la place mènent une campagne d'information et de sensibilisation au niveau des importateurs. Celle-ci aura pour but d'une part, d'éveiller les consciences sur l'intérêt que revêt l'assurance maritime à cause des nombreux services qu'elle rend tant au particulier qu'à l'économie toute entière et, d'autre part, de mettre en garde tout un chacun contre les inconvénients d'un manquement aux prescriptions imposées par les pouvoirs publics en vue d'assainir et de discipliner le marché local.

Mais avant d'en arriver là, un certain nombre d'exigences que nous estimons indispensables doivent être satisfaites afin de permettre aux assureurs locaux de fournir les couvertures les plus larges et les plus adéquates possibles aux importateurs.

SECTION 2 : Les exigences d'un marché local d'assurance maritime

A/- L'Augmentation de la capacité de souscription

Pour satisfaire pleinement aux conditions de couverture qu'exige son marché, il ne suffit pas pour un pays de créer des

.../...

institutions locales d'assurance qui, en fait, permettent seulement de limiter la dépendance étrangère. Faut-il encore que ces institutions soient dotées d'une capacité de souscription suffisante.

Il faut entendre par capacité de souscription d'une entreprise d'assurance :

- son plein de conservation propre, c'est-à-dire la charge maximale qu'elle estime pouvoir supporter sans danger et ;

- son plein de souscription correspondant à la somme totale qu'elle peut couvrir compte tenu de ses possibilités de réassurance.

Etant donné la particularité de l'assurance sur facultés où la plupart du temps il faut faire face à des valeurs importantes et s'attendre à des accumulations éventuelles souvent inconnues au moment de la rédaction des polices, il importe pour les sociétés d'assurances d'avoir à leur disposition des facilités de réassurance automatiques avec un nombre de pleins correspondant à leur surface financière pour répondre aux exigences de couverture.

Certes, il n'existe pas à proprement parler sur le marché gabonais de l'assurance de structures de réassurance du type de la Caisse Nationale de Réassurance (CNR) du Cameroun pour couvrir, en cas de besoin, le solde des engagements pris par les assureurs du pays. Il n'empêche qu'il y a, sur la base de co-assurance, une répartition effective des souscriptions locales des polices sur facultés qui constitue déjà une étape importante vers l'accroissement de l'absorption des besoins du marché en assurance maritime.

Par ailleurs, l'affiliation d'un certain nombre de sociétés de droit national à de puissants groupes d'assurance étrangers peut être un handicap non négligeable à l'augmentation graduelle de leurs propres conservations dans la mesure où cette appartenance à un groupe extérieur constitue une issue par laquelle s'évade une part substantielle des capitaux souscrits vers la maison mère pour être réassurée.

Il est donc capital, si l'on veut réduire cette dépendance étrangère, que toutes les instances nationales concernées par le problème, recherchent les voies et moyens propres au renforcement du marché national qu'implique la domiciliation obligatoire locale des assurances sur facultés.

Se porter garant de la protection d'une expédition mettant déjà en branle tout un réseau d'intermédiaires à l'échelle internationale est une chose, en assumer les risques de pertes, d'avaries particulière ou d'avarie commune avec efficacité et célérité en est une autre.

En d'autres termes, le marché d'assurance maritime se doit de fournir, dans les conditions optimales de satisfaction, un service après vente à la mesure des espérances que les importateurs sont en droit d'attendre de lui.

B/- Un règlement prompt des sinistres

Une des caractéristiques d'un marché concurrentiel est la liberté laissée au consommateur de choisir le produit qui semble le mieux convenir à la satisfaction de ses besoins en tenant compte de sa qualité et de sa disponibilité. Pour cette raison et par rapport aux organismes d'assurances étrangers, les sociétés qui pratiquent les opérations d'assurance maritime sur facultés au Gabon gagneraient à offrir un service prompt et rapide dans le règlement des sinistres qui sont portés à leur connaissance. Il va sans dire que ceci contribuerait à rehausser et à renforcer leur image de marque et leur position sur le marché local.

Mais à cause des lenteurs administratives qu'imposent la constitution et l'analyse des dossiers sinistres suivant qu'on se trouve en avarie commune (examen des pièces de réclamation, répartition des dépenses entre les parties intéressées notamment) ou en avarie particulière (établissement de la preuve du sinistre, son évaluation et le paiement final), le choix des commissaires d'avaries

.../...

des dispatcheurs auxquels sont confiés ces différentes opérations doit être fait de la manière la plus rigoureuse possible.

Ceci permettrait, entre autres, un gain de temps utile en évitant d'occasionner au principal des pertes financières au cas où la partie adverse solliciterait l'arbitrage judiciaire pour obtenir gain de cause.

Quoiqu'il en soit, le souhait de tout assureur étant d'avoir à régler le moins de sinistres possibles, il est souhaitable que les mesures préconisées ici rencontrent un écho favorable dans la mesure où elles visent tout simplement à rendre plus efficaces et plus économiques les efforts déployés par les pouvoirs publics pour élargir le marché potentiel local de l'assurance maritime.

Il est inutile de rappeler que, de nos jours, les sinistres maritimes devenant de plus en plus complexes par leur variété, leur technicité et leur nombre, difficultés auxquelles s'ajoutent les techniques modernes d'emballage et de conditionnement des marchandises et bien d'autres éléments, il importe que l'assureur maritime soit suffisamment compétent pour pouvoir se maintenir au sein d'un marché concurrentiel et si possible se passer de s'appuyer de la réglementation.

C'est pourquoi, un accent particulier doit être mis sur la formation d'un personnel qualifié afin de parer, comme nous l'avions évoqué brièvement dans les paragraphes précédents, aux éventualités de pertes financières et de dévalorisation de l'image de marque de la société malheureusement dûes à l'incompétence des préposés au règlement des affaires mettant en jeu la couverture de l'assureur.

C/- La formation d'un personnel qualifié

L'insuffisance voire le manque d'hommes compétents, qualifiés et dynamiques est, semble-t-il, le problème qui se pose avec le plus d'acuité au développement économique des jeunes Etats africains anciennement sous domination coloniale.

.../...

On a beau dire, l'institution d'une obligation d'assurance plus particulièrement en ce qui concerne l'assurance des facultés maritimes ne peut produire pleinement son effet en canalisant le maximum d'affaires sur le marché national que dans la mesure où les sociétés qui y sont implantées disposent d'un personnel expérimenté et qualifié rompu à la maîtrise des techniques de l'assurance maritime.

Trop souvent, les assureurs des pays en voie de développement ne parviennent pas, avec leur information réduite et leur expérience limitée, à se maintenir à égalité avec leurs homologues des pays développés où la réputation d'efficacité financière et technique n'est peu à faire. D'où la tendance de nos importateurs à se tourner vers l'étranger pour assurer leurs marchandises.

Quoiqu'il en soit, un effort louable a été fourni par un certain nombre de gouvernements de nos Etats afin de mettre à la disposition des organismes d'assurance locaux des cadres supérieurs et moyens capables d'impulser l'essor du secteur.

C'est dans cette optique que la CICA a mis particulièrement l'accent sur la formation professionnelle en créant l'INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA) qui a ouvert ses portes en 1973 à Yaoundé au Cameroun. De même, la possibilité d'une promotion dans les échelons hiérarchique d'une entreprise ne peut être réalisable que si l'occasion est offerte à un individu de mettre en valeur toutes ses aptitudes à l'accomplissement d'une tâche grâce à "la formation professionnelle, définie comme l'ensemble des actions et moyens qui concourent au développement d'une entreprise par la valorisation de son potentiel humain". (1)

D/- La révision de la réglementation

Au regard de ce qui précède, la révision du texte réglementaire s'avère nécessaire. Celle-ci doit être considérée, d'une part, sous l'angle de la précision de ses dispositions pour le rendre plus complet et d'autre part, envisager d'y introduire des aménagements afin d'élargir sa portée.

(1) : Jacques CHARBONNIER dans Pour une formation de combat tiré de la revue ASSUR INFO n° 7 mars 1988.

Par rapport à la première idée, c'est-à-dire la précision de ses dispositions, il s'agit de :

- prendre l'Arrêté prévu fixant les modalités de contrôle et les conditions d'établissement et de validité des polices d'assurance maritime sur facultés importées.

Quant à l'idée d'aménager le texte, il faut entendre :

- y introduire des modifications qui tiennent compte des impératifs de la coopération internationale en ce sens que l'assurance maritime ouvrira sur des perspectives prometteuses en ce qui concerne le commerce extérieur du pays dans la mesure où les modifications apportées à la réglementation s'opèrent dans le strict respect des accords passés dans le cadre du commerce international.

- l'Etat étant son propre assureur, limite la portée de la législation qui ne peut lui être applicable. Or, l'Etat se veut un grand importateur et en cas de sinistre c'est le budget national qui en supporte les frais. Pour cette raison, la nécessité d'être assurées peut s'avérer aussi valable pour les importations qui lui sont destinées.

C O N C L U S I O N

Les performances technologiques des nations industrialisées et la prédominance de leur politique économique sur les rapports commerciaux qui lient le Nord au Sud, influent, à divers égards, sur la croissance économique des pays en voie de développement.

Dans ce contexte de déséquilibre perpétuel entre le Nord et le Sud, la bonne tenue du secteur de l'assurance dans un pays en développement nécessite l'instauration de mesures appropriées de manière à assurer la protection du marché national face à la concurrence frénétique que se livrent les pays dits développés.

Il n'en est pas autrement, au Gabon, des objectifs poursuivis par le Décret instituant l'obligation d'assurance maritime sur facultés à l'importation au sein du territoire national.

Mais si cette mesure permet d'élargir le marché potentiel local afin de retenir le maximum de souscriptions sollicitées par les importateurs de la place, force est de reconnaître qu'elle comporte néanmoins quelques faiblesses. Dans la pratique, celles-ci se traduisent par l'existence, dans le texte réglementaire, de dispositions dont la portée assez réduite ne permet pas toujours de cerner le problème dans sa globalité.

- L'obligation d'assurance ne s'applique qu'aux marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB excède 300.000 F/CFA, cette mesure est facilement contournable par le fractionnement de ce montant en deux expéditions de 250.000 F/CFA chacune permettant ainsi à l'importateur de passer au travers du filet tendu par les pouvoirs publics. Naturellement ceci n'est valable que pour de modestes importations

- L'Etat qui se veut son propre assureur et le plus grand importateur n'est pas soumis à l'application de cette disposition. Il en est de même des organismes internationaux dont les fournitures

dans le cadre de la mise en oeuvre de leurs programmes d'aides au développement de nos pays sont exemptées d'assurances. Il serait souhaitable afin de rendre plus souple le caractère quelque peu discriminatoire de cette disposition, d'envisager l'introduction de quelques modifications dans le texte réglementaire.

Quoi qu'il en soit, l'affermissement du dispositif réglementaire en vue de rendre plus compétitif le marché gabonais d'assurance maritime ne peut s'accomoder de fatalisme si l'on veut donner aux entreprises d'assurances locales la possibilité de se rapprocher encore un peu plus d'avantage des objectifs assignés par la réglementation. Ces objectifs, en privilégeant le long terme, ne peuvent être réellement atteints que s'ils s'accompagnent d'une action dynamique que peuvent générer une procédure prompte et efficace des règlements de sinistres, une concertation effective des différents intervenants aux opérations d'importation et la formation de spécialistes de haut niveau capables d'assumer la gestion d'une branche d'assurance relativement complexe.

C'est pourquoi, compte tenu de ce qui précède il importe de revoir les textes qui, peut-être, ne sont plus d'actualité afin d'y introduire des aménagements qui tiennent compte des évolutions du moment.



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

1- LIVRES :

- COLLECTION ECOLE NATIONALE D'ASSURANCES
L'assurance : Théorie, Pratique, Comptabilité
Tome II, Ne Edition, 1970.

- René PERILLIER
Manuel de l'ASSUREUR MARITIME ET TRANSPORTS
Edition SECURITAS, 1978.

2- REVUES, MEMOIRE, COURS ET ENTRETIENS

- REVUE IIA :
L'Assurance Transports n° 3, Juillet 1966

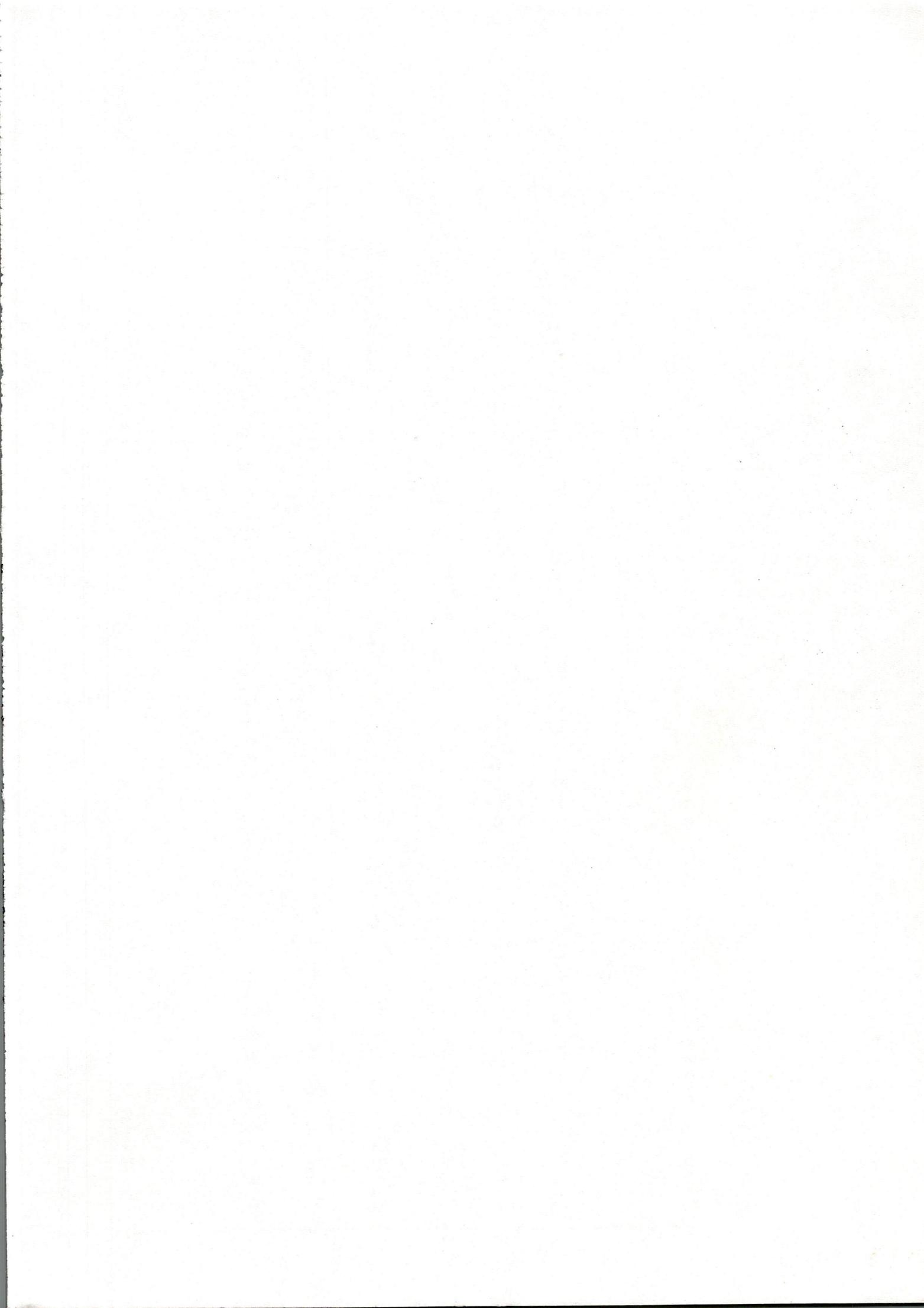
- REVUE ASSUR INFO :
Trimestriel de l'Association Sénégalaise des Cadres
d'Assurances (ASCA), n° 7, mars 1988.

- MEMOIRE
BALOU-TCHICHELLE J. Victor
La domiciliation de l'assurance maritime sur facultés
en République Populaire du Congo, juin 1986

- COURS
Mr DAVANNE
Cours de l'assurance maritime et transports, 2ème année
de la 8e promotion de l'IIA JANVIER 1988.

3 - Comptes rendus d'entretiens avec les responsables :

- du Département Maritime et Transports de l'OMNIUM Gabonais d'Assurances et de Réassurances (OGAR), LIBREVILLE, 1983.
- de la Direction des Douanes Gabonaises LIBREVILLE, 1983.
- du Service Assurances, Ministère des Finances, du Budget et des Participations, LIBREVILLE, 1988.
- de la CICA, LIBREVILLE, 1988.
- de la Direction du Contrôle des Assurances, LIBREVILLE, 1983.



PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET
DES FINANCES

REPUBLIQUE GABONAISE

UNION - TRAVAIL - JUSTICE

(/isa :

du Président de la
Chambre Administrative
de la Cour Suprême.-

ORDONNANCE N° 6 /79/PR

portant assurance obligatoire des marchan-
dises ou facultés à l'importation.-

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
CHEF DU GOUVERNEMENT

VU la Constitution ;

VU les Décrets N°s 197 et 198/PR du 4 Février 1978,
fixant la composition du Gouvernement ;

VU la Loi N° 23 /78 du 22 Décembre 1978, autorisant
le Chef de l'Etat à légiférer par Ordonnance pendant la
période d'intersession de l'Assemblée Nationale ;

La Chambre Administrative de la Cour Suprême
consultée ;

Le Conseil des Ministres entendu :

ORDONNE :

ARTICLE 1er.- Les personnes physiques ou morales de
droit public ou privé sont assujetties à l'obligation
de souscrire une assurance auprès d'une Entreprise
d'Assurances agréée au Gabon pour toute importation
dans le Territoire de marchandises ou facultés destinées
directement ou indirectement au Commerce ou à l'Indus-
trie.

Cette assurance doit être **souscrite** soit directement
auprès de l'Organisme visé à l'alinéa précédent soit
par l'intermédiaire des personnes physiques ou morales
habilitées conformément à la réglementation en vigueur
à présenter des opérations d'assurances au Gabon.

.../...

ARTICLE 2.- Les conditions d'application de la présente Ordonnance seront fixées par décret, notamment les cas d'exemption de l'assurance obligatoire, la valeur minima des marchandises ou facultés importées à partir de laquelle il y a obligation d'assurance, ainsi que les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs d'assurance.

ARTICLE 3.- Toute infraction aux dispositions de l'article premier ci-dessus est punie d'une amende égale à vingt cinq pour cent de la valeur de la marchandise ou faculté importée et d'un emprisonnement de douze mois maximum, ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 4.- La présente Ordonnance sera enregistrée, publiée selon la procédure d'urgence et exécutée comme Loi de l'Etat./-

Fait à Libreville, le 22¹ Février 1979

Par le Président de la République
Chef du Gouvernement

Le Premier Ministre

Léon MEBIAME.-

Le Ministre d'Etat, Ministre
de l'Economie et des Finances

Jérôme OKINDA.-

Le Ministre du Commerce et du
Développement Industriel

Etienne MOUSSIROU.-

El Hadj Omar B O N G O.-

- 1 -

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

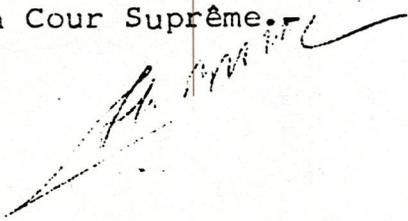
MINISTERE DE L'ECONOMIE ET
DES FINANCES

REPUBLIQUE GABONAISE

UNION - TRAVAIL - JUSTICE

(/isa :

du Président de la
Chambre Administrative
de la Cour Suprême.



///)) E C R E T N° 0215 /PR/MINECOFIN

Portant application de l'Ordonnance
N° 6 /79/PR du _____, rendant
obligatoire l'assurance des marchandises
ou facultés à l'importation.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
CHEF DU GOUVERNEMENT

VU la Constitution ;

VU les Décrets N°s 197/PR et 198/PR du 4 Février 1978
fixant la composition du Gouvernement ;

VU la Loi N° 10/62 du 22 Mai 1962, portant règlemen-
tation des organismes d'assurances de toute nature et des
opérations d'assurances, ensemble les textes modificatifs ;

VU le Décret N° 01207/PR/MINECOFIN du 17 Novembre
1977, portant attributions et organisation du Ministère de
l'Economie et des Finances et les textes modificatifs
subséquents ;

VU l'Ordonnance N° _____ /79/PR du _____ portant assu-
rance obligatoire des marchandises ou facultés à l'importa-
tion ;

La Chambre Administrative de la Cour Suprême consultée ;

Le Conseil des Ministres entendu ;

/) E C R E T E :

ARTICLE 1er. - L'obligation d'assurance instituée par
l'Ordonnance N° 6 /79/PR susvisée, ne s'applique qu'aux
marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB
excède 300.000 F.CFA.

.../...

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 minima de la garantie "franc d'avaries particulières sauf ... (FAP sauf)".

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture "PERTE TOTALE".

ARTICLE 3.- Les risques laissés à la charge de l'assuré en cas de souscription d'une garantie autre que "TOUS RISQUES", ne peuvent être assurés, le cas échéant qu'après d'un organisme d'assurance agréé en République Gabonaise,

ARTICLE 4.- Les marchandises ou facultés transportées doivent être garanties depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'au port ou l'aéroport de débarquement.

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

ARTICLE 5.- L'organisme d'assurance doit délivrer sans frais à l'assuré un document justificatif d'assurance.

La présomption qu'il a été 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.- La délivrance ou le renouvellement de toute licence d'importation ou autorisation d'importation doit être subordonnée à la production du document justificatif d'assurance visé aux articles 5 et 6 ci-dessus.

ARTICLE 8.- Les Services de Douane doivent exiger le document justificatif d'assurance avant d'autoriser l'enlèvement des marchandises.

ARTICLE 9.- En cas de perte ou de vol du document justificatif d'assurance, l'assureur délivre un duplicata sur simple demande de l'assuré.

ARTICLE 10.- La forme et le contenu du document justificatif d'assurance devant être établi suivant un modèle fixé par arrêté.

ARTICLE 11.- Un arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances fixera les conditions d'application des dispositions qui précèdent aux contrats d'importation en cours d'exécution à la date de signature du présent Décret.

ARTICLE 12.- Le Ministre de l'Economie et des Finances et le Ministre du Commerce et du Développement Industriel sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent Décret qui sera enregistré, publié selon la procédure d'urgence et communiqué partout où besoin sera./-

Fait à Libreville, le 22 Février 1979

Par le Président de la République
Chef du Gouvernement,

Le Premier Ministre

Léon MEBIAME.-

El Hadj Omar B O N G O.-

Le Ministre d'Etat, Ministre de
l'Economie et des Finances,

Jérôme OKINDA.-

Le Ministre du Commerce et du
Développement Industriel

Etienne MCOUSSIROU.-

