

VM-25

408-39

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

INSTITUT
INTERNATIONAL DES
ASSURANCES DE YAOUNDE

CYCLE SUPERIEUR
8^{me} PROMOTION
1986 - 1988

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

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES
EN VUE DE L'OBTENTION DU
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES
(D.E.S.A.)

Présenté par :

Mme TAWEMA
Née DUMAS Madeleine

Sous la Direction de :

Mr Raphaël FUTE
Directeur à AMACAM

JUIN 1988

G. NONEMANG
Inspecteur de Assurance
du MFI Yde

II) E D I C A C E

A mes enfants GLWADYS, CAROLE et JEAN-DANIEL
qui ont tant souffert de mon absence, deux années durant,

A mon mari DANIEL qui de loin a su m'apporter
son soutien moral et matériel,

A Tous mes PARENTS,

A Tous mes AMIS,

A Tous ceux qui m'ont encouragée à poursuivre
mes études, en l'occurrence Mr. ATAKLA P.

Je dédie ce modeste travail.

Madeleine T.

ABREVIATIONS ET SIGLES

CNUCED : CONFERENCE DES NATIONS-UNIES POUR LE COMMERCE
ET LE DEVELOPPEMENT.

P.V.D. : PAYS EN VOIE DE DEVELOPPEMENT.

P. D. : PAYS DEVELOPPES.

GATT : GENERAL AGREEMENT ON TARIFFS AND TRADE OU
ACCORD GENERAL SUR LES TARIFS DOUANIERS ET LE
COMMERCE.

C.A.F. : COOT - ASSURANCE - FRET.

FOB. : FREE ON BOARD.

A V A N T - P R O P O S

Au terme de nos deux années d'étude à l'Institut International des Assurances (IIA), nous avons choisi comme sujet de mémoire "La domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation : le cas du Bénin".

La raison de notre choix est double. Il est évident qu'aujourd'hui, les PVD sont dans un besoin croissant de sources de financement pour la promotion de leur développement. Ces pays, ne pouvant pas éternellement compter sur l'aide étrangère par ailleurs de plus en plus difficile à obtenir, se doivent eux-mêmes de concevoir une politique de croissance économique par le biais de la création de capitaux locaux. Du point de vue de l'assurance, cette politique se conçoit par l'obligation de localiser l'assurance maritime facultés dans les PVD. L'institution de cette mesure étant un acte de souveraineté pour l'Etat, nous avons l'intention de montrer au lecteur l'importance qu'elle revêt.

La 2ème raison, non négligeable, gît dans le fait que nous avons eu à passer, au cours de notre stage, la majeure partie de notre temps au Département Maritime et Aviation de la SONAR.

Compte tenu du temps particulièrement limité qui nous a été imparti et également du nombre très restreint de pages qui nous est affecté, nous ne pourrons pas faire une étude très approfondie du sujet.

Nous en appelons à la bonne compréhension du lecteur si notre analyse s'avérait superficielle.

Pour faire ce travail, nous nous sommes limité aux documents disponibles au Ministère des Finances et à la Direction des Contrôles Economiques et des Finances Extérieures.

Ayant travaillé sur un champ aussi limité, nous ne pourrons pas prétendre avoir fait le tour du problème. Toutefois, nous espérons que nos modestes recherches contribueront à un besoin d'information tout au moins général.

Ce document a été réalisé grâce à l'assistance extrêmement positive de Monsieur Raphaël FUTE de la Direction Générale de l'AMACAM.

Nous lui en savons gré.

Nous tenons aussi à remercier tous ceux qui de près ou de loin ont contribué à l'élaboration de ce document.

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

Nul n'ignore les temps difficiles actuellement traversés par le continent africain et caractérisés par la sécheresse, l'explosion démographique, la baisse de revenus, la dette extérieure, l'inflation etc...

L'aide étrangère peut certes apporter un certain soulagement à ces problèmes, mais leur solution à long terme doit venir principalement des pays eux-mêmes, par le biais d'une politique appropriée qui réponde à cette situation et surmonte ces difficultés.

A cette fin, la CNUCED a, lors de sa 3ème session tenue à Santiago de Chili et dans sa résolution n° 42/111, affirmé que les PVD devraient prendre des mesures en vue de permettre à leurs marchés d'assurance, de couvrir à l'intérieur, eu égard à leurs intérêts économiques nationaux, les opérations d'assurance générées par leurs activités économiques y compris leur Commerce extérieur, "dans la mesure où cela est techniquement faisable".

De cette recommandation, il appert que les PVD doivent avoir les moyens de leur politique tant dans le domaine financier que dans le domaine économique en général.

Ces moyens, pour l'essentiel, sont fort variés, mais ont la caractéristique de converger vers un niveau qualitatif de la croissance économique.

Pour ce qui est du domaine maritime, la saisie des flux des importations et exportations détermine le niveau appréciable de la balance commerciale, étant

.../...

entendu que les échanges commerciaux des PVD vers les PD sont en nette augmentation et que l'exportation des produits tropicaux allant du Sud vers le Nord pose l'éternel problème de la dégradation des termes de l'échange.

En effet, les PVD doivent disposer de moyens financiers importants pour financer leur économie et créer des "industries industrialisantes".

La recherche de financement passe par deux moyens : ou les PVD recourent "aveuglement" aux crédits extérieurs en se soumettant aux clauses léonines contenues dans les contrats de financement, ou ces pays décident d'appliquer une politique systématique, mais rationnelle de "self reliance" en gérant de manière correcte, les ressources de leurs terroirs par le biais des investissements institutionnels.

D'un autre côté, la recherche des capitaux impose des moyens faisant appel à des normes juridiques et techniques.

Aussi, décider de la prise en charge des secteurs vitaux de l'économie nationale témoigne d'un souci aigu de la recherche de capitaux ; Particulièrement l'institution de monopole des opérations d'assurances répond au désir des PVD de contrôler les primes et d'en limiter l'hémorragie. En effet, ces primes représentent pour l'essentiel, des sommes importantes que les Compagnies d'assurance doivent placer selon des contraintes de liquidité, de sécurité et de rentabilité, afin de remplir leur rôle social qui est la préservation et la conservation du patrimoine national.

Ces différentes sommes constituent des capitaux importants qui peuvent financer l'économie nationale ou fournir du crédit aux opérateurs économiques.

Toujours dans le droit fil du respect des recommandations de la CNUCED, les transports maritimes internationaux ont connu une réglementation spéciale dans le sens d'une juste répartition des intérêts économiques générés par le Commerce international.

Ainsi, comme l'assurance maritime ne va pas sans le transport maritime, les modifications intervenues sur les premiers ont entraîné la prise de conscience de la grande majorité des pays du Tiers-Monde. En effet, en 1983, lors de la 9ème session du groupe de travail de la CNUCED sur la réglementation des transports maritimes tenue à Genève du 31 janvier au 8 février, il a été constaté que la grande majorité des pays du Tiers-Monde ont institué chez eux une obligation d'assurer, auprès des Compagnies locales, leurs importations, (au niveau de l'Afrique on en comptait déjà 22 dont la République Populaire du Bénin).

Le Décret n° 83-406 du 16 novembre 1983 portant obligation d'assurer auprès de la SONAR les marchandises ou facultés à l'importation en République Populaire du Bénin est un compromis des diverses tendances observées chez la plupart des pays africains qui ont institué la même mesure.

En fait, la domiciliation de l'assurance à l'importation répond à deux réalités :

1°- L'application du monopole à la branche transport selon le Décret n° 74-85 du 30 décembre 1974 ;

2°- Le contrôle et la constitution de capitaux importants résultant des primes perçues sur les marchandises importées.

.../...

Une démarche analytique des résultats obtenus par le respect d'une part de ces recommandations et d'autre part des institutions ainsi créées nous permet d'analyser le coefficient de la rentabilité de ces différentes mesures ou plus précisément, l'appréciation chiffrée des nouvelles tendances souhaitées.

Parler de cette appréciation, c'est poser d'une part, le problème du comportement du risque maritime dans la structure de la Compagnie ciblée avant et après l'institution du Décret n° 83-406 du 16 novembre 1983, puis faire l'analyse critique des données obtenues en faisant une projection dans le temps et dans l'espace.

Pour mieux cerner tous ces problèmes, nous adopterons un plan bipartite :

La première partie présentera les conditions de mise en oeuvre et de l'application de la réglementation tandis que la deuxième partie traitera de l'incidence de cette réglementation sur le portefeuille de la SONAR et l'analyse critique des résultats obtenus.

PREMIERE PARTIE

L'INSTITUTION DE LA REGLEMENTATION

ET SON APPLICATION

L'assurance en général, a connu un grand essor aujourd'hui. Elle a été introduite en République Populaire du Bénin avec la colonisation. Au lendemain de son indépendance, le Bénin est resté longtemps tourné vers la métropole, la France. Son économie et particulièrement le secteur tertiaire était essentiellement tourné vers l'extérieur.

Ainsi, le marché national d'assurance était inexistant ; seules les agences et délégations des assurances des pays étrangers pratiquaient l'assurance. Le marché d'assurance maritime fonctionnait donc au profit des pays étrangers et la matière était réglementée par des textes étrangers.

Le Décret n° 63-72/PR/MST du 20 février 1963 est intervenu pour fixer les placements affectés en République Populaire du Bénin par les Sociétés d'assurance au titre de leurs réserves ou provisions techniques destinées à garantir leurs engagements envers les assurés.

Nonobstant les dispositions de ce texte, le secteur des assurances ne jouait qu'un rôle marginal dans le développement économique. Il est donc devenu nécessaire d'adapter les structures du marché aux réalités du pays en créant une industrie d'assurance véritablement nationale. Ainsi, le monopole des opérations d'assurance et de réassurance au profit de l'Etat a été institué ; un monopole de droit essentiellement exercé par une seule Société : la Société Nationale d'Assurance et de Réassurance, dont les statuts ont été approuvés par le Décret n° 74-362 du 30 décembre 1974.

.../...

Mais huit ans après l'institution de ce monopole, il ressort des données statistiques que l'Ordonnance n° 74-85 du 30 décembre 1974 est restée sans grand effet dans la branche transport et que des mesures de renforcement de ce texte se sont avérées indispensables.

L'adoption de ces mesures a été accompagnée par l'institution d'une réglementation portant sur l'obligation d'assurer auprès de la Société Nationale d'Assurance et de Réassurance (SONAR), les marchandises ou facultés à l'importation en République Populaire du Bénin.

C H A P I T R E I

L'INSTITUTION DE LA REGLEMENTATION

Le monopole des opérations d'assurance est resté sans application effective pendant de longues années en ce qui concerne les marchandises importées. Aussi, la nécessité d'une nouvelle réglementation du marché béninois d'assurance transport s'est fait ressentir.

Nous examinerons dans une première section, les bases juridiques de la réglementation et dans une seconde section, ses fondements économiques.

Section I : LES BASES JURIDIQUES DE LA REGLEMENTATION.

Il s'agit ici de passer en revue les Institutions qui ont un impact direct sur l'industrie des assurances depuis quelques années aussi bien au niveau international que dans le cadre interne.

Paragraphe I : Les sources externes.

Le GATT et la CNUCED sont deux Institutions qui travaillent pour la promotion du Commerce international, mais la CNUCED est l'Institution dont les résolutions et recommandations ont le plus influé sur l'industrie des assurances des pays en développement. C'est elle donc qui retiendra notre attention.

.../...

A - Bref aperçu sur la CNUCED.

Après le lancement de la 1ère décennie du développement, 1960-1970, par l'Assemblée Générale des Nations-Unies, le Conseil Economique et Social des Nations-Unies (ECOSOC) a décidé de convoquer une conférence internationale sur le commerce et le développement qui s'est réunie la première fois à Genève, en Suisse, en 1964, puis à New-Delhi, en 1968, à Santiago de Chili, en 1972, à Nairobi en 1976, en 1979 à Manille et en 1983 à Belgrade.

Depuis la conférence de Genève, la CNUCED a toujours eu pour tâche, l'examen de tous les problèmes relatifs au commerce et au développement.

Dans le souci de dégager les grandes lignes d'une action devant aboutir à la croissance économique et sociale des pays en voie de développement (PVD) par l'expansion de leur commerce extérieur, la CNUCED a adopté deux résolutions : l'une visant à promouvoir l'assurance maritime dans les PVD, l'autre visant à réglementer les transports maritimes.

B - La Résolution de la CNUCED en matière d'assurance.

Lors de sa 3ème session tenue à Santiago de Chili en 1972, la CNUCED a, dans sa résolution n° 42-111, affirmé que les pays en développement devraient prendre des mesures en vue de permettre à leurs marchés nationaux d'assurance de couvrir à l'intérieur, eu égard à leurs intérêts économiques et nationaux, les opérations d'assurance générées par leurs activités économiques, y compris leur commerce extérieur, "dans la mesure où cela est techniquement faisable".

C'est donc en application de ces recommandations que la République Populaire du Bénin a adopté des mesures radicales pour étendre le monopole aux opérations d'assurance transport ; Et comme l'assurance maritime ne va pas sans transport maritime, la CNUCED s'est également penchée sur les problèmes de transport maritime.

C - La convention de la CNUCED portant réglementation des transports maritimes internationaux.

Cette convention relative au code de conduite des conférences maritimes définitivement approuvée le 6 avril 1976 à Genève, a pour but d'améliorer le système des conférences et parmi les principes énoncés on peut retenir :

- la clé de répartition des cargaisons suivant la règle de 40-40-20 selon laquelle : est reconnu à chacun des deux pays importateurs et exportateurs, le droit de transporter 40 % du trafic, même s'il ne dispose pas d'une flotte capable d'assurer ce transport. Le surplus résiduel de 20 % est laissé aux pavillons tiers.

Paragraphe II : Sources internes.

Il s'agira ici des différentes dispositions prises dans le but de renforcer le monopole en ce qui concerne l'assurance maritime.

A - Renforcement du monopole général détenu par la SONAR.

Dans le cadre de l'application des dispositions du code de conduite des conférences maritimes, une Ordon-

nance a été prise au Bénin pour la répartition des cargaisons entre le pavillon national, les armements des partenaires commerciaux et ceux des tiers. C'est l'Ordonnance n° 79-49 du 13 septembre 1979. Les Décret et Arrêté fixant modalités de son application devraient renforcer, en matière d'assurance transport, le monopole général détenu par la SONAR ; mais il n'en a pas été le cas.

En outre, une nouvelle structure chargée de protéger les intérêts du Bénin dans ses relations maritimes avec l'étranger a vu le jour.

1°- L'Ordonnance n° 79-49 du 13 septembre 1979.

Ce texte porte répartition des cargaisons en provenance ou à destination de la République Populaire du Bénin selon la clé dite de 40-40-20.

Si sur une ligne maritime donnée, il y a 100% de frêt, selon l'article 2 de l'Ordonnance "sont réservés au pavillon béninois, les droits fixés à 40 % en valeur de frêt, ou en volume, ou en tonnage, de la totalité du frêt en provenance ou à destination de la République Populaire du Bénin, quels que soient les ports de chargement ou de déchargement" et l'article 3 poursuit "le reliquat des droits de transport sera réparti comme suit :

- 40 % du frêt en valeur ou en volume, ou en tonnage iront aux navires d'armements des partenaires commerciaux faisant partie des conférences maritimes, ou le cas échéant, aux armements pratiquant les taux homologués ;

- 20 % aux armements tiers".

.../...

Le Décret n° 79-240 du 13 septembre 1979 et l'Arrêté interministériel n° 908/DGM/SP-C du 9 juillet 1980 fixent les modalités d'application de la présente Ordonnance.

En ce qui concerne l'assurance, l'Article 2 du Décret dispose : "Les exportateurs et importateurs du Bénin doivent libeller leurs ventes en CAF et leurs achats en FOB".

L'exportateur béninois doit vendre CAF. Ainsi il doit recevoir en même temps que le prix de la marchandise, la prime d'assurance et le frêt. Ce qui signifie qu'il soigne l'assurance et le transport de la marchandise pour le compte de son client.

Et l'importateur béninois quant à lui doit acheter FOB. Aussi, ne doit-il payer au vendeur que le prix de la marchandise. L'assurance et le transport lui incombant.

- Portée de ces textes.

La première question que pourrait susciter la clé de répartition 40-40-20 est celle de savoir si l'armement béninois, c'est-à-dire la COBENAM (Compagnie Béninoise de Navigation Maritime), sera en mesure d'assurer le transport des 40 % du frêt qui lui reviennent de droit ?

En effet, la COBENAM dispose seulement de 4 navires dont un (1) seul en propriété, le M/S GANVIE et trois affêtés, et le taux de couverture du trafic des marchandises par la COBENAM est à peine de 10 %.

L'armement national, par manque de moyens matériels, ne pourra donc pas transporter tout le frêt à destination de Cotonou. Il pourra toutefois conférer ses droits à d'autres armements moyennant commissions.

S'il existe des armements incapables de transporter la totalité de frêt à eux attribué, on pourrait se demander la raison d'être de cette clé de répartition. Or, le problème ne se pose pas ici en terme d'impossibilité mais en terme de coopération avec d'autres armements.

Le problème fondamental qui se pose en ce qui concerne l'application de la clé de répartition est celui de son respect effectif par les partenaires commerciaux intéressés. Le respect du système suppose en effet que tous les pays l'acceptent et que des systèmes de contrôle du trafic soient mis sur pied.

Au Bénin, il est prévu que les importateurs et exportateurs exerçant leurs activités sur le territoire national doivent adresser mensuellement au ministère chargé de la marine marchande, leurs statistiques de chargement du mois précédent en précisant les tonnages chargés par navire, par armement et par ligne. Cette formalité doit être effectuée avant le 15 de chaque mois.

La COBENAM et la Société Nationale de Transit et de Consignation (SONATRAC) sont également tenues, en tant que consignataires, de transmettre au Directeur de la marine marchande, trois (3) jours au plus tard, après le départ ou l'arrivée de chaque navire touchant le port de Cotonou, les manifestes Import-Export de ce dernier.

Que les manifestes soient transmis au Ministre ou au Directeur de la marine par quinzaine ou trois (3) jours après le départ ou l'arrivée des navires, le contrôle est effectué dans tous les cas à postériori. Ce qui laisse envisager de larges possibilités de contourner les dispositions des textes sans aucune crainte des lourdes sanctions qu'ils prévoient.

Cependant, il a été mis sur pied un office des chargeurs afin que soit désormais effectué un contrôle a priori.

2°- Le Conseil National des Chargeurs du Bénin (CNCB).

Sa création par Décret n° 83-197 du 29 mai 1983, fait suite à l'appel lancé à tous les Etats du Tiers-Monde par la 2ème CNUCED de New-Delhi en 1968.

Le rôle fondamental qui lui est assigné est de défendre l'intérêt des importateurs et exportateurs, en négociant les taux de frêt avec les armements et les conférences maritimes.

LE CNCB a également pour attribution la répartition du frêt entre l'armement béninois et les armements étrangers.

Avec le CNCB, la SONAR a une vue synoptique de la répartition et du comportement des marchandises en provenance ou à destination de la République Populaire du Bénin afin d'élaborer des tarifs basés sur des statistiques fiables.

Chargé de défendre les intérêts des chargeurs, le CNCB, aux termes de l'article 14 du Décret qui l'a

créé, a compétence pour contracter et résilier au nom des chargeurs, toute assurance dont la prime excède 300.000 FCFA.

Le CNCB joue donc un rôle de premier plan dans le domaine de l'assurance des marchandises importées et la SONAR gagnerait beaucoup à travailler avec cet Etablissement, car faute de collaboration du CNCB, la SONAR pourrait voir d'importants contrats d'assurance lui échapper.

B - Le Décret n° 83-406 du 16 novembre 1983.

Eu égard aux divers problèmes ci-dessus soulevés, il apparaît que le principe d'une stricte obligation d'assurance des marchandises à l'importation s'avère très nécessaire.

En instituant cette obligation, le Décret n° 83-406 du 16 novembre 1983 reprecise les obligations qui incombent aux opérateurs économiques béninois et les sanctions auxquelles ils s'exposent en cas d'infraction aux dispositions du Décret.

Ainsi nous nous intéresserons successivement au contenu même du Décret et à ses objectifs fondamentaux.

1°- Contenu du Décret.

La République Populaire du Bénin, suite aux recommandations de la CNUCED en matière d'assurance, a adopté le Décret n° 83-406.

Parmi les textes expressément visés par le Décret, on peut citer entre autres :

.../...

- l'Ordonnance n° 74-85 du 30 décembre 1974 instituant au profit de l'Etat le monopole des opérations d'assurance et de réassurance ;

- le Décret n° 74-362 du 30 décembre 1974 portant approbation des statuts de la SONAR ;

- le Décret n° 79-240 du 13 septembre 1979 fixant les modalités d'application de l'Ordonnance n°79-49 de la même date portant réglementation et répartition des cargaisons en provenance ou à destination de la République Populaire du Bénin.

La mesure s'applique à tous les modes de transport de facultés, quoique l'essentiel des importations béninoises s'effectuent par voie maritime.

Elle détermine également les personnes auxquelles s'adresse l'obligation. Il s'agit de personnes physiques ou morales de droit public ou privé ayant intérêt à la bonne fin du transport de la faculté. Elles sont obligées d'assurer leurs marchandises auprès de la SONAR.

Les garanties traditionnelles offertes et les risques couverts sont énumérés pour chaque mode de transport. Cependant, les garanties minima à souscrire sont les garanties :

- FAP sauf (francs d'avaries particulières pour le transport maritime) ;

- Accidents caractérisés pour tous les autres modes de transport.

Les garanties minima ne couvrant que les risques depuis le point d'embarquement jusqu'au point de

débarquement, la possibilité est laissée aux parties de convenir d'une couverture portant sur les risques préliminaires et/ou complémentaires au voyage considéré.

Enfin, les infractions aux dispositions du Décret sont constatées, poursuivies, jugées et les peines infligées et exécutées selon les règles applicables aux infractions douanières. Les sanctions sont notamment: le paiement d'une amende égale à 25 % de la valeur des marchandises ou facultés importées, suivi d'un emprisonnement de 2 à 6 mois ou de l'une de ces deux peines.

2°- Objectifs fondamentaux du Décret.

L'intérêt pour la SONAR c'est de pouvoir élargir son portefeuille en encaissant les primes qui jusque là lui avaient échappé et d'accroître les capacités financières pour satisfaire aux besoins de ses clients. Ces derniers devraient, en souscrivant massivement, pouvoir bénéficier d'une réduction substantielle des primes. En outre, ils ont désormais l'avantage de pouvoir traiter directement avec l'assureur local et d'être réglés dans les délais les plus courts en cas d'avaries.

Section II : LES FONDEMENTS ECONOMIQUES DE LA REGLEMENTATION.

Les pays en voie de développement (PVD) doivent pouvoir surmonter leurs difficultés économiques en concevant eux-mêmes une politique économique appropriée qui réponde à cette situation.

Du point de vue des assurances, certaines conclusions évidentes peuvent être tirées. Tout d'abord

la nécessité d'intégrer le secteur au processus de croissance économique, cela en raison du rôle bénéfique qu'il peut jouer dans la création des capitaux locaux dont le besoin est très grand pour la mise en exécution des efforts de développement. Ensuite, en raison des besoins massifs en devises étrangères pour parer au déséquilibre de la balance des paiements des PVD.

Paragraphe I : Nécessité de collecte de l'épargne nationale.

L'assurance est un intermédiaire financier qui collecte les primes au sein d'une mutualité dans le but de faire face aux sinistres que connaîtraient certains des assurés dans cette mutualité. Pour cela, elle doit pouvoir justifier à tout instant qu'elle dispose de fonds suffisants pour le règlement de ces sinistres. De ce fait, elle constitue assez de provisions techniques. Ces provisions techniques représentent d'importantes ressources financières capables de jouer un rôle primordial dans l'économie nationale, quand on sait le besoin de capitaux dont souffre cette économie pour pouvoir se développer.

Il ne fait aucun doute que parmi toutes les formes d'assurance, l'assurance maritime est celle qui peut rapporter le plus de primes. Son association étroite avec le commerce d'importation et d'exportation, facteur de l'économie nationale qui connaît l'expansion la plus rapide, lui confère une importance particulière.

Il est à préciser également que l'assurance maritime joue le rôle d'auxiliaire actif du commerce car les risques sont si nombreux que pratiquement toutes les marchandises importées et exportées sont assurées

et que le document d'assurance est devenu l'une des pièces exigées pour l'ouverture de crédits documentaires.

C'est donc pour toutes ces raisons que la CNUCED a choisi comme premier argument en faveur de la couverture locale d'une partie du commerce extérieur, à savoir les importations, la contribution du marché local de l'assurance sur faculté au développement sain et rapide des marchés nationaux d'assurance des PVD; et comme deuxième argument, l'économie des devises.

Paragraphe II : Nécessité de limiter la sortie des devises.

Les économies des PVD dépendent dans une large mesure du commerce extérieur. Elles sont basées sur la production et l'exportation d'un nombre limité de matières premières, et l'importation de tous les autres produits.

En raison des besoins massifs en devises étrangères pour réduire un tant soit peu le déséquilibre de leur balance des paiements, et étant donné la rareté de leurs ressources, tout doit être mis en oeuvre pour en réduire les dépenses.

Certains pays africains intensifient leurs exportations afin de payer leurs importations de produits alimentaires et d'équipement, besoins actuellement croissants de ces derniers.

Les importations et exportations des marchandises des pays africains se font en général par mer et par terre. En outre, les conditions portuaires ainsi que leurs moyens de chargement et de déchargement ne sont pas toujours satisfaisants.

Tous ces facteurs font que le coût d'assurance maintenu pour ces pays a tendance à être élevé. Et si ces pays doivent dépendre des marchés étrangers, il en résultera une sortie massive de primes et par conséquent une dépense importante de devises. Au contraire, si ces risques sont assurés localement, ils peuvent représenter une source potentielle de revenus pour les marchés locaux d'assurance, c'est-à-dire une économie de devises pour les Etats.

Toutes ces considérations n'ont pas été ignorées par la CNUCED qui, dans sa résolution de 1972, a incité les PVD à prendre des mesures pour que leurs marchés nationaux d'assurance soient à même de couvrir les opérations d'assurance requises pour leurs activités et leur commerce extérieur.

C H A P I T R E I I

L'APPLICATION PRATIQUE DE LA REGLEMENTATION

L'assurance sur faculté protège le propriétaire de marchandises contre les risques de pertes ou d'avaries subies par ces marchandises. Avant d'examiner les mesures prises par la SONAR en vue d'une application efficiente de l'obligation d'assurance locale, il serait peut-être utile de rappeler brièvement les diverses garanties offertes par elle et le fonctionnement des polices qu'elle souscrit.

Section I : ETENDUE DE LA COUVERTURE DES RISQUES.

L'assurance maritime réalise l'unité et la continuité de la couverture des risques même si le tronçon maritime n'est pas le principal trajet.

Elle protège contre les risques inhérents au transport à l'exclusion de toute autre cause. Et l'identification des risques couverts ou exclus passe par l'étude des divers modes d'assurance sur faculté et le fonctionnement de la police d'assurance.

Paragraphe I : Les divers modes d'assurance sur faculté.

La police type prévoit deux modes d'assurance de marchandises :

- une assurance "Tous risques",

.../...

- et une assurance "Franc d'Avaries Particulières sauf..." (FAP sauf...).

Mais elle laisse les parties libres de convenir de tout autre mode.

A - L'assurance "Tous Risques".

Elle garantit tous les dommages et pertes matériels survenus aux objets assurés pendant le voyage assuré, à moins qu'ils ne soient dus à l'un des risques exclus et limitativement énumérés par la police.

Cette garantie est aussi large que possible et n'a d'autres limites que les risques exclus.

En cas de litige, il appartient à l'assureur de prouver que le risque est exclu par une disposition de la police, pour que sa garantie ne soit pas acquise à l'assuré.

B - L'assurance "FAP sauf".

Elle ne garantit que les avaries particulières provenant d'événements limitativement énumérés dans le texte de la police. Il existe une gamme très variée de clauses qui permettent à l'assuré d'adapter l'étendue des garanties à ses besoins particuliers.

Ces diverses garanties s'offrent à divers types de police dont nous allons étudier le fonctionnement.

Paragraphe II : Le fonctionnement des polices.

A - La souscription.

Compte tenu de l'affluence des clients à ses guichets et partant, du gonflement de son portefeuille de contrat, la SONAR a adapté les règles de gestion des polices d'assurance aux nouvelles réalités.

S'agissant de ces polices, il en existe trois (3) types, à savoir :

- la police d'abonnement ;
- la police au voyage ;
- la police tiers-chargeurs.

1°- La police d'abonnement.

Elle est conclue par un assuré qui brasse fréquemment d'importantes affaires et qui reçoit ou expédie des marchandises à une cadence telle qu'il lui est impossible de venir à chaque fois négocier avec l'assureur.

L'assureur et l'assuré s'accordent sur les conditions de garantie et sur les taux à appliquer à chaque catégorie de marchandises. Ces marchandises sont automatiquement couvertes dès leur mise en risques.

La police d'abonnement permet à l'assuré d'être couvert, à tout moment, de gagner du temps et de l'argent.

Mais dès l'entrée en vigueur du Décret n° 83-406 du 16 novembre 1983, la SONAR, du fait de l'insolvabilité de certains de ses clients parmi lesquels on compte l'Etat, a résilié un bon nombre de ses polices

d'abonnement. Pour celles qui sont maintenues, la délivrance des certificats d'assurance n'a lieu que sur paiement de la prime.

2°- La police au voyage.

Souscrite par les petits importateurs, cette police est délivrée moyennant paiement de la prime au comptant. On constate même qu'avec la rigueur observée par la SONAR en matière de police d'abonnement, certains gros importateurs sont obligés de la souscrire.

3°- La police tiers-chargeurs.

Elle est souscrite par le transporteur pour couvrir sa responsabilité à l'égard des dommages subis par les marchandises qui lui sont confiées.

A la SONAR, ce type de police n'est souscrite que de manière sporadique par quelques transporteurs.

B - Le règlement des sinistres.

Lorsqu'un sinistre survient, l'assureur a l'obligation d'indemniser l'assuré du préjudice subi.

A cet effet, la SONAR a pris des dispositions pratiques pour que cette indemnité lui soit versée avec diligence. En contre-partie, l'assuré doit également observer ses obligations qui sont celles de faire établir un constat d'avaries et surtout de prendre des réserves afin de conserver les recours au profit de l'assureur.

1°- Les dispositions pratiques.

Tous les dossiers de réclamation, qu'ils éma-

nent d'un contrat souscrit à la SONAR ou à l'étranger, peuvent être directement adressés au Service Sinistres et Recours du DMTA (Département Maritime, Transport et Aviation) qui a pouvoir pour apprécier les réclamations et autoriser le paiement des sinistres.

Pour moraliser le risque, la SONAR prévoit dans ses polices une franchise dont le montant varie en fonction de la valeur assurée.

2°- L'exercice de recours.

Après le paiement de l'indemnité, l'assureur, subrogé dans les droits et obligations de l'assuré, exerce des recours contre le transporteur et les tiers responsables des préjudices réparés.

Cette action est prescrite en un an, et seule l'assignation peut l'interrompre. Ayant connaissance de ce délai, il y a des assurés qui, sachant que leur délai de prescription est de 2 ans, attendent les derniers jours pour déposer leur dossier de réclamation, faisant ainsi perdre à la Compagnie leur droit de recours.

Section II : LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE LA NOUVELLE GESTION DE LA BRANCHE.

La branche transport est assurée à la SONAR par un département spécialisé -le Département Maritime, Transport et Aviation (DMTA)- créé en Juin 1970. Ce département effectue toutes les opérations d'assurance en la matière, depuis la souscription jusqu'à l'exercice des recours en passant par le règlement des sinistres.

Dans le souci d'éviter que l'obligation d'assurance ne soit une cause de tracasseries pour les importateurs, la SONAR s'est dotée d'un réseau de correspondants à travers le monde entier et un réseau de collaborateurs d'autres services pour assurer l'application effective de cette obligation.

Paragraphe I : Le réseau des correspondants.

La SONAR, pour permettre aux opérateurs économiques de s'assurer sans beaucoup de difficultés, dispose d'un réseau de correspondants installés aux quatre (4) coins du monde. Ces correspondants sont autorisés à délivrer les polices et à encaisser les primes correspondantes pour son compte, afin que les marchandises soient effectivement assurées dès leur mise en risque.

Ainsi les fournisseurs des importateurs béninois peuvent conclure des contrats pour le compte de ces derniers. Ce faisant, ils ne contournent pas les dispositions des textes législatifs qui leur imposent d'acheter FOB, les primes encaissées étant presque automatiquement reversées à la SONAR, et le document de vente comportant le certificat d'assurance de la SONAR.

Cependant, malgré ces mesures visant à généraliser la réglementation, certains importateurs méfiants, s'arrangent à vouloir la contourner ; et la SONAR, dans le but de décourager cette attitude, se trouve dans l'obligation de collaborer avec des services extérieurs.

Paragraphe II : Le contrôle par les services extérieurs.

Ce contrôle consiste à vérifier s'il a été satisfait à l'obligation d'assurance. Ces services extérieurs sont : la Douane et le Conseil National des Chargeurs.

A - La Douane.

Elle seule peut en réalité procéder au contrôle effectif de l'application de l'obligation d'assurance, en exigeant pour chaque déclaration, un certificat d'assurance délivrée par la SONAR.

Comment se fait donc le contrôle ?

Le contrôle vise deux types d'importation: les marchandises importées par voies maritime et aérienne et celles voyageant par voie terrestre en provenance des pays voisins.

S'agissant de la dernière catégorie, le contrôle est effectué par les bureaux de douane frontaliers. Pour les marchandises en provenance de l'étranger, à destination du Bénin et débarquées dans les ports des pays voisins pour être acheminées par voie terrestre au Bénin, il est exigé un certificat d'assurance de la SONAR. Cette mesure permet de décourager les fraudeurs éventuels qui prendraient pour prétexte, les valeurs prises en considération pour les marchandises importées par voie terrestre (5.000.000 FCFA), pour ne pas respecter l'obligation d'assurance.

Enfin, il n'est pas exigé un certificat d'assurance pour des marchandises en transit.

N'ayant aucun pouvoir de contrôle sur les services de la douane, la SONAR ne peut s'en remettre qu'à la conscience professionnelle des douaniers.

B - Le Conseil National des Chargeurs du Bénin.

En fait, cet Etablissement effectue le même contrôle que les douaniers. En principe, c'est le CNCB

qui devait contrôler l'existence du certificat d'assurance dans les dossiers de vente et y apposer son visa. Et la douane à son tour ne devrait recevoir que des dossiers portant le visa du CNCB.

Cependant, il existe un nombre relativement important d'importations qui ne mettent pas en relation deux entités distinctes et indépendantes et pour lesquelles il n'est pas établi un contrat en bonne et due forme. C'est par exemple un Etablissement d'une Société situé dans un pays développé qui expédie des marchandises à sa succursale dans un pays en développement. L'assurance est généralement contractée par le principal Etablissement sous la forme de police d'abonnement et le contrat est rédigé en conséquence.

L'obligation de conclure les contrats de vente aux conditions FOB ne garantit pas automatiquement que les marchandises ainsi expédiées seront assurées localement.

Il faut donc admettre que, quels que soient les avantages d'une réglementation qui impose la cotation FOB pour les importations, celle-ci ne sera pleinement efficace que si elle est complétée par des mesures appropriées.

DEUXIEME PARTIE

LES EFFETS DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE

DES FACULTES A L'IMPORTATION

Nous avons dans la première partie de notre étude, présenté de façon théorique, la réglementation portant sur l'obligation d'assurer localement les marchandises importées : Ses fondements et son application. Nous nous proposons dans cette deuxième partie, de montrer en un Chapitre premier, l'impact de cette réglementation sur le portefeuille de la SONAR ; et dans un second Chapitre, nous traiterons des obstacles qui l'entourent et tenterons d'ébaucher des approches de solutions pouvant améliorer les résultats.

C H A P I T R E I

INCIDENCE DE LA REGLEMENTATION SUR LE PORTEFEUILLE DE LA SONAR

Dans ce chapitre, nous avons pour ambition de montrer le rôle joué par le texte de 1983 sur le chiffre d'affaires de la SONAR d'une part et d'autre part de voir dans quelle mesure cette obligation a pu contribuer à l'équilibre de ce portefeuille.

Section I : COMPORTEMENT DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA SONAR AVANT ET APRES L'INSTITUTION DU DECRET.

L'assurance est une activité de collecte et de mobilisation d'épargne. En tant que telle, elle reste très sensible au contexte économique prévalant sur le marché ; la demande d'assurance étant un comportement lié au pouvoir d'achat de la masse des assurables et à l'évolution des affaires.

S'agissant en revanche des résultats obtenus dans ces conditions, une première approche de l'évolution globale des opérations de la SONAR face aux mutations du marché sera menée dans un premier temps puis dans un second temps une évolution par branche qui nous permettra d'apprécier l'apport de la branche transport à l'amélioration de l'équilibre du portefeuille de la Société.

.../...

Paragraphe I : Evolution du C.A. global de
1978 à 1986 (Emissions nettes
d'annulations et taxes).

Primes Années	Montant	Evolution Base 100 en 1978
1978	1.006.665.798	100
1979	1.105.742.274	109,8
1980	1.308.499.181	130
1981	1.859.935.000	184,7
1982	2.159.961.540	214,5
1983	1.962.440.143	195
1984	2.583.565.041	256
1985	2.584.758.763	256,7
1986	3.077.264.322	305

Source : Direction financière de la SONAR.

.../...

Commentaire :

Au total, les émissions ont été multipliées par trois (3) entre 1978 et 1986.

La progression est régulière jusqu'en 1982. La baisse des émissions constatée en 1983 n'est que le reflet de la mauvaise conjoncture économique qui prévalait à partir de cette période et qui devait s'amplifier par la suite frappant de plein fouet les activités de la SONAR. Heureusement, dès 1984, l'assurance obligatoire des importations nouvellement instituées permet à la Compagnie de renouer avec la croissance.

Au taux habituel de progression de la branche transport, sans la mise en application de cette assurance obligatoire, le volume des émissions totales serait de 848.857.433 FCFA pour la SONAR en 1984 au lieu de 2.583.565.041 FCFA effectivement enregistrés cette même année. C'est dire qu'en réalité, les autres branches d'assurance, reflétant le marasme général de l'économie, ont vu leur niveau baisser considérablement en 1983 et 1984.

Le tableau présentant la ventilation par branche des émissions permet de mesurer le phénomène.

.../...

Paragraphe II : Ventilation des émissions par branche.
(Volume et % du C.A. Global)

Années Branche	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
Auto	738.698.399 73,38 %	715.161.574 64,70 %	828.300.418 63,3 %	1.031.266.000 54,44 %	1.394.758.000 64,58 %	1.207.890.000 61,56 %	916.993.687 38,72 %	1.079.983.361 41,78 %	1.276.396.155 41,47 %
Incendie	121.023.420 12,6 %	145.598.398 13,16 %	129.280.750 9,88 %	123.190.000 6,64 %	151.462.000 7,01 %	217.440.000 11,09 %	221.853.262 9,37 %	254.720.864 9,82 %	208.856.141 6,79 %
Transport	61.980.195 6,15 %	137.100.335 12,39 %	100.205.092 7,65 %	229.952.000 12,36 %	267.425.000 12,38 %	243.536.000 12,40 %	1.021.964.895 43,15 %	1.237.821.889 47,92 %	1.347.995.127 43,80 %
Risques divers	29.470.975 2,92 %	37.426.533 3,38 %	90.769.344 6,95 %	58.604.000 3,15 %	139.417.000 6,45 %	147.828.000 7,53 %	108.667.085 4,60 %	124.296.082 4,79 %	132.094.387 4,28 %
Vie	55.282.809 5,49 %	70.455.434 6,37 %	159.943.577 12,22 %	416.922.753 22,41 %	206.899.540 9,57 %	145.746.143 7,42 %	98.229.178 4,13 %	85.142.203 3,28 %	111.922.510 3,63 %
TOTAL	1.006.665.798	1.105.742.274	1.308.499.181	1.859.934.753	2.159.961.540	1.962.440.143	2.367.770.107	2.584.758.763	3.077.264.322

Source : Direction financière de la SONAR.

Commentaire :

Cette évolution se caractérise en poids relatif de l'assurance auto par rapport au total des émissions, la poussée fulgurante de l'assurance transport depuis 1984.

Sur le plan commercial, la donnée essentielle demeure néanmoins la prépondérance fâcheuse des formes d'assurances obligatoires qui génèrent encore à elles seules plus de 90 % des émissions ; c'est-à-dire qu'il reste beaucoup à faire sur le terrain des assurances facultatives pour amener la clientèle à consommer les produits non obligatoires. Mais encore faut-il que cette dernière dispose d'un revenu substantiel non affecté qui cherche à s'employer ?

Pour mieux apprécier la contribution de l'assurance transport à l'équilibre du portefeuille de la SONAR, nous allons la comparer à la branche Automobile qui constitue un facteur de déséquilibre du portefeuille de l'assureur.

A - L'assurance Automobile de 1978 à 1986.

Les données concernant l'évolution des émissions automobiles au cours de la période de référence peuvent être résumées comme suit :

.../...

Evolution du chiffre d'affaires Automobile.

Années	Emissions nettes d'annulations et taxes	Taux de Variation	Poids relatif de la branche par % au total des émissions
1978	738.698.399	+ 29,65 %	73,38 %
1979	715.161.574	- 3,18 %	64,70 %
1980	828.300.418	+ 15,82 %	63,3 %
1981	1.031.266.000	+ 24,50 %	55,44 %
1982	1.394.758.000	+ 35,24 %	64,58 %
1983	1.207.890.000	- 13,39 %	61,56 %
1984	916.993.687	- 24,08 %	35,50 %
1985	1.079.983.361	+ 17,77 %	41,78 %
1986	1.276.396.155	+ 18,18 %	41,47 %

Source : Direction financière de la SONAR.

.../...

Commentaire :

On constate que jusqu'en 1982, la branche Auto est le moteur de la croissance des activités de la SONAR, même si son poids relatif au sein du chiffre global décroît régulièrement.

La relative baisse relevée en 1979 -n'est qu'un incident de parcours dû aux perturbations qu'a connues la Société dans son fonctionnement-. Mais dès 1980, les affaires reprennent avec un maximum en 1982, année où la branche progresse de plus de 35 %.

Malheureusement, depuis cette date, rien ne va plus en Assurance Auto. Sur ce plan, la Compagnie a perdu en deux ans (de 1982 à 1984), plus de 34 % de son chiffre d'affaires (base 1982).

Alors que le parc Auto croît chaque année, un tel phénomène s'explique par le défaut d'assurance Automobile. Et c'est cette situation aggravée par la mauvaise conjoncture économique qui explique la chute des encaissements de la SONAR dans la branche Auto.

B - Les assurances transports de 1978 à 1986.

Les données concernant l'évolution des émissions maritimes transports de 1978 à 1986 peuvent être résumées comme suit :

.../...

Evolution du Chiffre d'affaires Transport

Années	Emissions nettes d'annulations et de taxes	Taux de Variation	Poids relatif de la branche par rapport au total des émissions
1978	61.980.195	+ 27,30 %	6,15 %
1979	137.100.335	+ 121,20 %	12,39 %
1980	100.205.095	- 26,91 %	7,65 %
1981	229.952.000	+ 129,48 %	12,36 %
1982	267.425.000	+ 16,29 %	12,38 %
1983	243.536.000	- 8,93 %	12,40 %
1984	1.021.964.895	+ 319,63 %	39,53 %
1985	1.237.821.859	+ 21,12 %	47,92 %
1986	1.347.995.127	8,9 %	43,80 %

Source : Direction financière de la SONAR.

.../...

Commentaire :

A l'analyse de ces données, on constate que les émissions MTA ont plutôt évolué en dents de scie jusqu'en 1980, année de création du Département Maritime Transport et Aviation, chargé de suivre l'exploitation de cette branche.

Après cette date, le poids relatif de ces émissions par rapport au chiffre d'affaires total de la Compagnie se maintient remarquablement pour ensuite décoller véritablement en 1984, où avec la mise en application du Décret n° 83-406 du 16 novembre 1983, la branche MTA connaît un taux de croissance de plus de 300%; performance qui fait désormais de la branche maritime, la première source d'encaissement de la SONAR.

Les résultats de cette branche restent largement bénéficiaires et ceci grâce à la mise en place progressive du réseau de correspondants installés dans les principaux pays partenaires commerciaux et fournisseurs de la République Populaire du Bénin.

Malgré ces résultats, il reste beaucoup à faire dans le sens notamment d'une extension du réseau des correspondants, ainsi que de l'information des importateurs dont un grand nombre subissent l'obligation d'assurance locale des marchandises importées comme un nouvel impôt. Et l'on peut tabler sur cette croissance pour dire que les primes d'assurance vont constituer de jour en jour d'importants fonds auxquels les pouvoirs publics ont bien des raisons de s'intéresser.

.../...

Section II : LA DOMICILIATION DES FACULTES MARITIMES
EST-ELLE UNE SOLUTION AU DESEQUILIBRE
DU PORTEFEUILLE DE LA SONAR ?

L'assurance facultés maritimes est une assurance obligatoire, en revanche, eu égard à l'évolution de plus en plus extensive du Commerce extérieur des PVD, cette branche devrait pouvoir combler le déficit de la branche Automobile. Mais que constatons-nous à la SONAR ?

Avant de procéder à une analyse pratique de la situation, nous exposerons d'abord les aspects positifs de l'obligation d'assurance.

Paragraphe I : Aspects positifs de l'obligation.

Ce n'est un secret pour personne que, dans les PVD, l'assurance maritime est la branche d'affaires la plus prometteuse. Ses étroits rapports avec le Commerce d'importation et d'exportation, qui représente le secteur de l'économie nationale qui croît le plus rapidement, lui confèrent une importance particulière.

L'augmentation des prix des matières premières importées contribue encore à accroître les primes dans cette catégorie de risques.

Par conséquent, une obligation à l'importation des facultés maritimes a un impact certain sur la masse des primes émises sur le marché, sur les taxes que l'Etat en tire et permet peut-être un regain de l'investissement dans cet Etat.

.../...

Mais la question qui nous vient tout de suite à l'idée est de savoir si, malgré son caractère positif, l'assurance maritime seule peut contribuer à l'équilibre du portefeuille de la Société.

Nous nous reportons à l'évolution des primes par rapport aux importations pour répondre à cette question.

Paragraphe II : Analyse pratique de la situation.

Tableau de l'évolution des primes
par rapport aux importations

Période	Importations en Milliards de FCFA xi	Primes en Milliards de FCFA yi	Variations	
			Importations	Primes
1980	112	0,100	28,57 %	129,48 %
1981	144	0,229	44,44 %	16,29 %
1982	208	0,267	- 38,46 %	- 8,93 %
1983	128	0,248	- 14,84 %	+ 319,63%
1984	109	1,021	- 4,58 %	21,12 %
1985	104	1,237	- 1,92 %	8,9 %
1986	102	1,347		

Source : Direction des Douanes et des Droits Indirects et Département Maritime, Transport et Aviation SONAR.

.../...

Commentaire :

L'évolution des primes par rapport aux importations ne permet pas de compter sur la branche maritime pour assurer l'équilibre de la Société.

En effet, on constate que les primes varient inversement aux importations. En enregistrant une baisse des importations, on enregistre une augmentation des primes. Est-ce à dire qu'il y a une corrélation négative entre l'évolution des primes et celle des importations?

Pour répondre à cette question, nous allons faire un ajustement par la méthode des moindres carrés.

Cette méthode consiste à trouver une droite qui représente l'évolution des primes et des importations et à minimiser la somme des carrés des écarts des primes observées aux valeurs calculées des primes.

.../...

Soit la droite d'équation.

$$Y = a + b x$$

avec Y = montant des primes

x = montant des importations

a et b étant des paramètres à déterminer.

Soit A = la somme des moindres carrés.

$$A = \sum [y_i - (a + b x_i)]^2$$

On détermine les paramètres a et b comme suit :

$$\frac{\delta A}{\delta a} = -2 \sum (y_i - a - b x_i) = 0$$

$$\frac{\delta A}{\delta b} = -2 \sum (y_i - a - b x_i) x_i = 0$$

$$\text{Soit : (1) } \sum (y_i - a - b x_i) = 0$$

$$\text{et (2) } \sum (y_i - a - b x_i) x_i = 0$$

.../...

L'équation (1) donne :

$$\sum y_i - n a - b \sum x_i = 0$$

$$a = \frac{-b \sum x_i + \sum y_i}{n}$$

L'équation (2) donne :

$$\sum y_i x_i - a \sum x_i - b \sum x_i^2 = 0$$

En remplaçant a par son expression, on trouve :

$$\sum y_i x_i - \frac{(\sum y_i - b \sum x_i) \sum x_i}{n} - b \sum x_i^2 = 0$$

$$n \sum y_i x_i - \sum x_i \sum y_i + b (\sum x_i)^2 - nb \sum x_i^2 = 0$$

$$b = \frac{n \sum y_i x_i - \sum y_i \sum x_i}{n \sum x_i^2 - (\sum x_i)^2}$$

.../...

Application numérique

Période	x_i	y_i	x_i^2	$x_i y_i$
1980	112	0,100	12.544	11,2
1981	144	0,229	20.736	32,97
1982	208	0,267	43.264	57,53
1983	128	0,240	16.384	34,17
1984	109	1,021	11.881	111,29
1985	104	1,237	10.816	128,64
1986	102	1,347	10.404	137,39

$$b = \frac{7 (511,19) - 907 (4,441)}{7 (126.029) - 907^2} = - \frac{449,65}{59.554} = - 0,007$$

$$a = \frac{4,441 + (0,007) (907)}{7} = \frac{10,79}{7} = 1,54$$

L'équation d'ajustement donne :

$$Y = 1,57 - 0,007 x.$$

.../...

Commentaire :

Du fait que le coefficient directeur de la droite d'ajustement est négatif, nous sommes en mesure de dire que la corrélation entre l'évolution des primes et celle des importations est négative. Il devient peu rassurant pour la SONAR de compter sur la branche maritime qui ne suit pas du tout l'évolution normale des importations, pour espérer assurer l'équilibre de son portefeuille.

D'après les résultats, ne risque-t-on pas de nous trouver devant une situation doublement déficitaire à brève échéance avec un portefeuille automobile mauvais, une situation maritime dont l'équilibre peut être précaire avec l'accroissement prévisible du taux de sinistres découlant naturellement de l'anti-sélection des risques qui est corollaire de l'obligation d'assurance ?

.../...

C H A P I T R E I I

LES FREINS A L'APPLICATION DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE

Signalons que trois (3) ans après l'entrée en vigueur de l'obligation d'assurance locale des marchandises à l'importation en République Populaire du Bénin, les émissions à la SONAR ont connu un bon fulgurant.

Malgré l'importance de l'épargne qu'elle a pu collecter, force est de constater que le rôle joué par la SONAR dans ce domaine reste assez réduit. Ce comportement est dû à un certain nombre de facteurs négatifs inhérents à la structure dont elle a hérité et leurs modalités d'opération qui l'empêchent d'être pleinement efficace.

Il serait utile d'identifier d'abord ces facteurs avant de proposer des mesures appropriées pour les éliminer ou tout au moins pour en diminuer l'impact négatif.

Section I : LES FACTEURS NEGATIFS.

En dépit des lois et règlements qui rendent obligatoire l'assurance maritime locale des produits importés, des difficultés ne manquent pas de surgir au niveau de la souscription des polices.

../..

1°- Beaucoup d'importateurs béninois continuent de conclure des couvertures minimales à la SONAR afin de satisfaire aux exigences légales, et prennent des couvertures maximales à l'étranger. Cette double assurance a pour raison, le fait que certains vendeurs étrangers refusent de tenir compte des instructions de leurs clients et leur adressent des certificats d'assurance autres que ceux de la SONAR qui sont exigés par la douane.

Il faut ajouter à ce problème, la défiance de certains importateurs à l'égard de la SONAR et qui ne se privent d'aucune occasion pour contourner l'obligation d'assurance.

Cette double assurance, outre qu'elle alourdit les charges du consommateur des produits importés, prive évidemment les assureurs locaux d'un volume non négligeable de primes.

Plus important encore est le coût substantiel en devises étrangères qui en résulte et son impact sur la balance des paiements.

2°- Au nombre des griefs retenus contre la SONAR, on retrouve encore une fois, le niveau élevé des tarifs.

En effet, pour certaines marchandises, les taux sont plus élevés qu'ailleurs. Ceci s'explique par la sinistralité de ces marchandises plus élevée au Bénin que dans d'autres régions. De plus, du fait que les primes d'assurances souscrites au Bénin sont relativement limitées (nombre peu élevé des clients), la répartition des risques devient inapte à faire face aux sinistres potentiels et les investissements deviennent insupportables.

.../...

sants pour payer ces sinistres. Il en résulte que la SONAR est obligée d'offrir des taux plus élevés que ceux offerts par les marchés internationaux.

L'exclusivité du marché national confié à la SONAR présente des avantages certes, mais elle comporte également des servitudes dans la mesure où toute sélection lui est interdite.

3°- Etant donné qu'une grande proportion des risques maritimes facultés implique des valeurs assurées importantes, la SONAR, du fait de sa capacité de souscription restreinte, éprouve des difficultés à couvrir ces risques en totalité. Avant l'acceptation d'un risque important, elle recourt à la réassurance facultative.

Il est bien évident que l'Etat tire de l'obligation d'assurance, un surplus de recettes budgétaires par le biais de l'impôt et des taxes, mais quand on sait que 80 à 90 % des risques sont placés en réassurance et que ces réassureurs drainent une proportion équivalente de capitaux disponibles, on ne peut plus parler de formation d'un capital national et l'impact d'une telle mesure serait bien faible.

Voilà à notre avis les facteurs quelque peu exhaustifs qui retardent l'évolution des objectifs visés par la réglementation.

Cependant, les espoirs de l'économie nationale sur le secteur des assurances en général et sur la branche maritime en particulier, étant trop importants, des efforts de la part du Gouvernement et de la SONAR sont requis pour lui porter remède.

.../...

Section II : APPROCHES DE SOLUTIONS POUR LA REUSSITE
DU SYSTEME.

1°- Quand au système même de la réglementation, les dispositions rigoureuses des articles 1 à 2 du Décret ont l'avantage d'obliger tous les importateurs à importer FOB notamment. C'est une bonne idée certes, mais dans certains cas, tels que les programmes d'aides, les importations financées par l'étranger, les transferts de technologie entre une Société multinationale et ses succursales, cette mesure peut entraîner un effet de découragement.

La loi doit être moins absolue lorsque d'importants intérêts nationaux sont en jeu.

Dans ce cas, par exemple, l'Etat peut faire recenser chaque année l'ensemble des importations pratiquées dans le pays et, après étude, publier la liste des produits qui doivent faire l'objet d'une cotation FOB.

2°- Du contrôle de l'assurance obligatoire.

Il peut se faire non seulement par le biais des services de douane mais aussi par le contrôle de la sortie des devises.

Dans ce dernier cas, on refusera par exemple d'allouer des devises pour des importations en valeur CAF. On peut aussi obliger les banques à ne fournir de crédits documentaires que si le contrat de vente est réalisé FOB.

.../...

En ce qui concerne la capacité de la conservation nationale, la SONAR doit mobiliser tous les moyens existants pour couvrir les cargaisons de grande valeur afin d'éviter de trop recourir à la réassurance. Etant donné sa structure de monopole du marché, les solutions classiques d'augmentation de la conservation par le biais de la coassurance ou de l'organisation de pools d'assurance ne sont pas envisageables ici.

Elle pourra donc essayer d'augmenter sa capacité de rétention en augmentant par exemple ses fonds propres ou en faisant appel à d'autres sources de financement. Ces facteurs contribueront tous à abaisser les taux de primes.

- 3°- Un des éléments les plus importants pour la réussite de l'assurance maritime est la rapidité avec laquelle s'effectue le règlement des sinistres. Pour ce faire, la SONAR, réputée pour sa lenteur dans le règlement des sinistres, doit renforcer sa position à l'étranger et permettre le règlement de certains sinistres par ses correspondants. Elle doit éviter les retards tant pour les expertises que pour le règlement des sinistres.

Et dans le but de prévenir au mieux ces sinistres, elle doit oeuvrer, avec le concours de l'Etat, à l'amélioration des conditions portuaires.

Enfin, la nécessité de la formation du personnel travaillant dans le domaine de l'assurance maritime, s'avère très nécessaire même si le coût est élevé. A notre avis, c'est le meilleur investissement que peut réaliser la SONAR pour promouvoir ses affaires et s'assurer de bons résultats.

Pour conclure ce chapitre, signalons que les problèmes que nous avons pu soulever n'ont pas du tout un caractère exhaustif ; notre objectif a été d'attirer l'attention de toutes les personnes intéressées au domaine, sur la rigueur et la clairvoyance qu'exige une réforme d'une telle envergure.

CONCLUSION GENERALE

La survie de tout espoir de développement économique dépend de l'habilité des nations à canaliser leurs ressources dans les domaines qui conditionnent tout développement.

C'est dans ce sens que la République Populaire du Bénin a visé le secteur des assurances, secteur qui du reste possède d'énormes capacités de financement.

En effet, vu l'accumulation du capital qu'il implique, l'on peut dire que le développement de l'assurance est susceptible d'apporter un début de solution au problème complexe du financement des investissements collectifs dans les pays en voie de développement.

Afin qu'elles puissent participer au financement du développement économique, il faut que les assurances elles-mêmes se développent d'abord. Et ce développement n'est possible que par un accroissement de leur portefeuille de souscription, la loi des grands nombres étant le principe de base sur lequel repose la notion d'assurance.

Mais l'Africain ne souscrit généralement les contrats d'assurance que là où l'obligation lui en est faite.

C'est dans ce sens que, du fait de l'importance du Commerce extérieur, les Autorités béninoises ont, suite aux recommandations de la CNUCED, institué l'obligation d'assurer localement les marchandises à l'importation.

D'après les chiffres cités supra, force nous a été de constater que cette mesure présente des avantages certains. Mais on constate qu'ils sont nombreux

ceux des importateurs qui s'adressent à la SONAR contre leur gré pour la couverture de leurs marchandises.

Bon nombre de fournisseurs étrangers continuent de faire fi des instructions de leurs clients béninois, et s'adressent aux assureurs étrangers pour la couverture de leurs biens. Cette défiance vient peut être du fait que la SONAR, faute de bonne gestion de ses provisions techniques, n'arrive pas à honorer convenablement ou à temps ses engagements vis-à-vis de ces opérateurs économiques.

Aussi, pour remédier à tous ces problèmes, ne faudrait-il pas encourager les pouvoirs publics à étendre l'obligation d'assurance dans plusieurs domaines comme dans le domaine de l'habitat, de la construction etc... ?

Enfin, pour valoriser la fonction commerciale et redynamiser le secteur des assurances au Bénin qui jusque-là dort d'un profond sommeil, ne serait-il pas utile de créer une situation de concurrence comme au Burkina-Faso où une Compagnie privée d'assurance concurrence la Compagnie d'Etat ? ou bien créer comme à Madagascar, deux Sociétés d'Etat qui se feront la concurrence dans la vente des produits d'assurance ?

BIBLIOGRAPHIE

I - OUVRAGES

- BERR (G.J.), GROUTEL (H) : DROIT DES ASSURANCES
MÉMENTOS PARIS, DALLOZ, 3ÈME ÉDITION 1981
- KEREVER (A) ET VIATE (G) : LES ROUAGES DE L'ÉCONOMIE INTERNATIONALE
PARIS, LES ÉDITIONS OUVRIÈRES, 1977
- LAMBERT (D.C.) : LES ÉCONOMIES DU TIERS-MONDE
PARIS, ARMAND COLIN, 1974
- LAMBERT - FAIVRE (Y) : DROIT DES ASSURANCES
PARIS, DALLOZ, 3ÈME ÉDITION 1973
- LOUBERGE (H) : ÉCONOMIE ET FINANCE DE L'ASSURANCE ET
DE LA RÉASSURANCE
PARIS, DALLOZ, 1981
- LAMY (SA.) : LAMY TRANSPORTS : TOME II
PARIS, 1980
- MAKTAR (D) : ÉCHANGE INÉGAL ET ORDRE ÉCONOMIQUE
DAKAR - ABIDJAN, LES NOUVELLES ÉDITIONS
AFRICAINES, 1977
- PICARD(M) ET BESSON(A) : LES ASSURANCES TERRESTRES EN DROIT
FRANÇAIS : TOME I
PARIS, 3ÈME ÉDITION 1970.
- PERILLIER (R) : MANUEL DE L'ASSUREUR MARITIME ET TRANSPORT
PARIS, ÉDITION L'ARGUS, 1978

PICARD (M) ET BESSON (A) : LES ASSURANCES TERRESTRES EN DROIT FRANCAIS
TOME I - PARIS, 3ÈME ÉDITION 1970

PERILLIER (R) : MANUEL DE L'ASSUREUR MARITIME ET TRANSPORT
PARIS, ÉDITION L'ARGUS, 1978

VALIN : GESTION DES ENTREPRISES D'ASSURANCE
PARIS, DUNOD, 1983.

II - MÉMOIRES

AMOUSSOUGA (V) : L'IMPACT DE L'ASSURANCE SUR LE DÉVELOPPEMENT
EN R.P.B.

MÉMOIRE DE DESA - IIA, 1980

MOUMOUNI (C.S.) : LA DOMICILIATION DU CONTRAT D'ASSURANCE
DE MARCHANDISE À L'IMPORTATION
MÉMOIRE DE MAÎTRISE ES SCIENCES JURIDIQUES
UNB - ABOMEY-CALAVI, 1984.

III - RAPPORTS - REVUES - JOURNAUX

- SÉMINAIRE NATIONAL ORGANISÉ PAR LE CNCB SUR LE THÈME :
"LE TRANSPORT MARITIME ET LA DÉFENSE DES INTÉRÊTS DES IMPORTATEURS
ET DES EXPORTATEURS".

COTONOU, INFOSEC, 5 - 9 AOÛT 1985.

- TEXTES DES EXPOSÉS ET DIVERS DOCUMENTS ISSUS DU SÉMINAIRE ORGANISÉ
CONJOINTEMENT PAR LE COMITÉ RÉGIONAL DE NÉGOCIATION DES TAUX DE
FRÊT DE LA CMEAOC ET L'ASSOCIATION DES PRODUITS À MARCHÉ CEE/ACP
SUR LE THÈME :
"RESPONSABILITÉ DES DIFFÉRENTS OPÉRATEURS DANS LA CHAÎNE DES TRANS-
PORTS MARITIMES".

YAMOOUSSOUKRO, 14 - 19 JANVIER 1985

- ETATS FINANCIERS DE 1978 À 1985 : COTONOU, MINISTÈRE DES FINANCES
- JOURNAL EHUZU DU 1ER SEPTEMBRE 1982 N° 1747

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
<u>AVANT-PROPOS.</u>	
<u>INTRODUCTION GENERALE</u>	1
<u>PREMIERE PARTIE: L'INSTITUTION DE LA REGLEMENTATION</u> ET SON APPLICATION	5
<u>CHAPITRE I : L'INSTITUTION DE LA REGLEMENTATION</u>	8
- <u>Section I</u> : LES BASES JURIDIQUES DE LA REGLE- MENTATION	8
- <u>Paragraphe I</u> : Les sources externes	8
- <u>Paragraphe II</u> : Les sources internes	10
<u>Section II</u> : LES FONDEMENTS ECONOMIQUES DE LA REGLE- MENTATION	17
- <u>Paragraphe I</u> : Nécessité de collecte de l'épargne nationale	18
- <u>Paragraphe II</u> : Nécessité de limiter la sor- tie des devises	19
<u>CHAPITRE II : L'APPLICATION PRATIQUE DE LA REGLEMEN- TATION</u>	21
- <u>Section I</u> : ETENDUE DE LA COUVERTURE DES RISQUES. 21	
- <u>Paragraphe I</u> : Les divers modes d'assurance sur Facultés	21
- <u>Paragraphe II</u> : Le fonctionnement des polices	23

.../...

- Section II : LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT DE LA
NOUVELLE GESTION DE LA BRANCHE 25
- Paragraphe I : Le réseau des correspondances.. 26
- Paragraphe II : Le contrôle par les services
extérieurs 26

DEUXIEME PARTIE : LES EFFETS DE L'OBLIGATION D'ASSU-
RANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION.. 29

CHAPITRE I : INCIDENCE DE LA REGLEMENTATION SUR LE
PORTEFEUILLE DE LA SONAR 31

- Section I : COMPORTEMENT DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE
LA SONAR AVANT ET APRES L'INSTITUTION
DU DECRET. 31
- Paragraphe I : Evolution du C.A. Global de
1978 à 1986 (Emissions nettes
d'annulations et taxes) 32
- Paragraphe II : Ventilation des émissions par
branche (Volume et % du C.A.
Global) 34

Section II : LA DOMICILIATION DES FACULTES MARITIMES
EST-ELLE UNE SOLUTION AU DESEQUILIBRE
DU PORTEFEUILLE DE LA SONAR ? 40

- Paragraphe I : Aspects positifs de l'obligation. 40
- Paragraphe II : Analyse pratique de la solution. 41

<u>CHAPITRE II</u> : LES FREINS A L'APPLICATION DE L'OBLIGA-	
TION D'ASSURANCE	47
- <u>Section I</u> : LES FACTEURS NEGATIFS	47
- <u>Section II</u> : APPROCHES DE SOLUTIONS POUR LA REUS-	
SITE DU SYSTEME	50
<u>CONCLUSION GENERALE</u>	53

A N N E X E S

DECRET N° 83-406 du 16 novembre 1983

portant obligation d'assurer auprès de la
SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCES ET DE REAS-
SURANCE les Marchandises ou Facultés à
l'importation en République Populaire du
Bénin.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,
CHEF DE L'ETAT, PRESIDENT DU
CONSEIL EXECUTIF NATIONAL,

- VU l'ordonnance N° 77-32 du 9 septembre 1977 portant promulgation de la Loi Fondamentale de la République Populaire du Bénin et la Loi N° 83-001 du 3 février 1983 qui l'a complétée ;
- VU le décret N° 82-441 du 30 décembre 1982 portant composition du Conseil Exécutif National et de son Comité Permanent ;
- VU l'ordonnance N° 74-85 du 30 décembre 1974 instituant au profit de l'Etat le monopole des opérations d'assurances et de réassurance ;
- VU le décret N° 74-362 du 30 décembre 1974 portant approbation des Statuts de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance (S.O.N.A.R.) ;
- VU le décret N° 79-240 du 13 septembre 1979 fixant les modalités d'application de l'ordonnance N° 79-49 du 13 septembre 1979 portant réglementation et répartition des cargaisons en provenance ou à destination de la République Populaire du Bénin ;

SUR proposition du Ministre des Finances,

LE Comité Permanent du Conseil Exécutif National entendu en sa séance du 9 novembre 1983,

DECRETE :

Article 1er. Les personnes physiques ou morales de Droit Public ou Privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance pour toute importation de marchandises ou facultés par voie maritime, fluviale, aérienne, routière ou ferroviaire sur le territoire de la République Populaire du Bénin.

Article 2. Cette assurance devra être souscrite directement auprès de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance dite "SONAR" chargée de la mise en oeuvre du monopole institué au profit de l'Etat par l'ordonnance N° 74-85 du 30 décembre 1974, ou auprès de ses Représentants à l'étranger agissant pour son compte.

Article 3.— Le mode d'Assurance est librement fixé par les parties.

Toutefois, à défaut d'une couverture "TOUS RISQUES", l'Assurance doit être souscrite en cas de transport maritime aux conditions minima de la garantie "Franco d'avaries Particulières sauf (FAP SAUF)".

Pour tout autre mode de transport, l'Assurance obligatoire est limitée à la couverture des "Risques d'accidents caractérisés" définie aux articles 8, 9 et 10 du présent décret.

Article 4.— Les garanties complémentaires aux garanties minima de l'obligation d'Assurance devront être assurées le cas échéant auprès de l'organisme chargé de la mise en oeuvre du monopole d'Etat des opérations d'Assurance et de Réassurance.

Article 5.— Les marchandises ou facultés importées doivent être garanties en cas de transport maritime, fluvial ou aérien depuis le port ou aéroport d'embarquement jusqu'au port ou aéroport de débarquement.

En cas de transport routier ou ferroviaire, les marchandises ou facultés importées doivent être garanties depuis le lieu ou la gare de chargement jusqu'au lieu de débarquement.

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

Article 6.— L'organisme d'Assurance doit délivrer à l'assuré un document justificatif d'Assurance appelé Certificat d'Assurance. Ce document établit jusqu'à preuve du contraire qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance pour les marchandises ou facultés qu'il indique.

Ce certificat d'Assurance devra être délivré à chaque expédition.

Article 7.— La garantie "FAP SAUF" couvre les risques suivants :

"Abordage, échouement ou naufrage de l'embarcation ou du navire transporteur ; heurt de ce navire ou de cette embarcation contre un corps fixe, mobile ou flottant, y compris les glaces ; voie d'eau ayant obligé le navire à entrer dans un port de refuge et à y décharger les trois quarts au moins de sa cargaison ; incendie ; explosion ; chute du colis assuré lui-même pendant les opérations maritimes d'embarquement, de transbordement ou de débarquement ; déraillement, renversement, chute ou bris du véhicule de transport ; éroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art ; chute d'arbres ; rupture de digues ou de conduites d'eau ; éboulement, avalanche ; foudre ; inondation ; débordement de fleuves ou de rivières ; débâcle de glaces ; raz-de-marée, cyclone ou trombe caractérisés ; éruption volcanique et tremblement de terre.

.../...

Elle couvre également les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les objets assurés d'un dommage ou d'une perte matériel garantis par la Police, ainsi que la contribution des objets assurés aux avaries communes ayant pour origine un événement quelconque autre qu'un risque expressément exclu".

Article 8 :- En ce qui concerne le transport routier, les risques caractérisés prévus par l'Article 3 ci-dessus sont ceux correspondants aux événements suivants :

"Collision du véhicule et/ou attelage ou de son chargement avec un véhicule ou un corps fixe ou mobile ; rupture d'essieu ; bris de châssis ; renversement du véhicule et/ou attelage ; chute d'arbres, de constructions, de câbles aériens ou de rochers sur le véhicule et/ou attelage ou son chargement, éboulement subit de terre ou de montagne ; affaissement subit de route ou de chaussée ; écroulement de ponts ou de bâtiments, tunnels ou autres ouvrages d'art ; rupture d'attelage ; chute dans les fossés, ravins, précipices, rivières, fleuves ; incendie, explosion du véhicule et/ou attelage ou de son chargement ; vol avec violence ou agression, vol des marchandises avec le véhicule et/ou attelage."

Article 9.- Concernant le transport ferroviaire, les risques caractérisés prévus par l'Article 3 ci-dessus sont ceux correspondants aux événements suivants : "Tamponnement, déraillement, rupture d'essieu, bris de châssis ; renversement de Wagons ; chute d'arbres, de constructions, de câbles aériens ou de rochers sur les wagons ou leur chargement ; éboulement subit de terre ou de montagne ; affaissement subit de voie ; écroulement de ponts ou de bâtiments, tunnels ou autres ouvrages d'art ; chute dans les fossés, ravins, précipices, rivières, fleuves ; incendie, explosion de chaudières ou du chargement des wagons ; vol avec violence ou agression, vol des marchandises avec le wagon."

Article 10.- En ce qui concerne le transport aérien, les risques caractérisés prévus par l'Article 3 sont ceux correspondants aux événements suivants :

"Ecrasement, bris, perte ou naufrage de l'avion transporteur ; collision de cet avion avec un autre avion ou avec un corps fixe, mobile ou flottant ; naufrage, échouement, abordage, collision du bateau au cours du transport fluvial accessoire ; déraillement, heurt, renversement, chute ou bris du véhicule au cours du transport terrestre accessoire ; incendie ; explosion ; écroulement de bâtiments, ponts, tunnels ou autres ouvrages d'art ; affaissement soudain et fortuit de la chaussée ; chute d'arbres, rupture de digues ou de conduites d'eau, éboulement ; avalanche ; foudre ; inondation ; débordement de fleuves ou de rivières ; débâcle de glaces ; raz-de-marée, cyclone ou trombe caractérisés ; éruption volcanique et tremblement de terre."

Article 11.- Le Certificat d'assurance délivré par l'Organisme d'Assurance devra être établi en 3 exemplaires :

- Un exemplaire (l'original) remis à l'Assuré,
- Un exemplaire conservé par l'Organisme d'Assurance,
- Un exemplaire destiné à la Douane.

.../...

Ce dernier exemplaire du Certificat d'Assurance devra être remis par l'assuré au service des Douanes au moment du dédouanement des marchandises ou facultés assurées.

Article 12. - Toute infraction aux dispositions des Articles 1er et 2 sera punie d'une amende égale à 25 % de la valeur des marchandises ou facultés importées et d'un emprisonnement de 2 à 6 mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Article 13. - Les infractions réprimées en application de l'Article 12 ci-dessus sont constatées, poursuivies et jugées, et les peines infligées et exécutées selon les règles applicables aux infractions douanières, telles que définies par le Code des Douanes.

Article 14. - Le Ministre des Finances est chargé de l'application du présent décret qui prend effet pour compter du 1er Janvier 1984 et qui sera publié au Journal Officiel.

Fait à Cotonou, le 16 novembre 1983

Par le Président de la République,
Chef de l'Etat,
Président du Conseil Exécutif National,

Mathieu KEREKOU

Le Ministre du Commerce et pour
le Ministre des Finances Absent,

AYAYI Renassé

AMPLIATION : PR 8 - SA/CC/PRPB 4 - C/ANR 4 - CPC 6 - PC 2 -
MF-NC 8 - SGG 4 - Ministères 20 - SPD 2 - DFE-DLC-INSAB 6 - IGE &
ses sections 4 - DCOT - MBFI-Gde Chanc. 3 - DCE au LC 4 - DCI au LC 4
DDDI 4 - CCIB 3 - C/NAR 8 - DE-DCF-DSDV-DTCP-DI 10 - BCP 1 - UNE-
FASJEP-BN-DAN 8 - CEPA 12 - JORB 1.