

**Conférence InterAfricaine
des Marchés d'Assurance
(CIMA)**



**Institut International des
Assurances (IIA)**

BP : 1575 Yaoundé-Cameroun

Tél : (237) 220 71 52

Fax (237) 220 71 51

16^e Promotion du cycle III (2002-2004)

MEMOIRE DE FIN DE FORMATION

En vue de l'obtention du

**DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES
D'ASSURANCES (DESS-A)**

THEME :

**L'HARMONISATION DU CERTIFICAT D'ASSURANCE
MARITIME SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS :
INCIDENCE SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA
BRANCHE TRANSPORT**

Présenté par :

EDIBA Simon Pierre

Sous la Direction de :

Dr YIGBEDEK Zacharie

*Chargé de cours à l'Université de Yaoundé II
et Professeur à l'Institut International des
Assurances (IIA)*

Octobre 2004

SOMMAIRE

PRINCIPALES ABREVIATIONS	I
DEDICACE.....	II
REMERCIEMENTS.....	III
AVANT-PROPOS.....	IV
INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE :	
L'HARMONISATION DU CERTIFICAT MARITIME SUR LE MARCHÉ CAMEROUNAIS.....	4
Chapitre 1 : La justification de la standardisation.....	5
<i>Section 1 : Causes et origines.....</i>	<i>5</i>
<i>Section 2 : Les objectifs de la standardisation.....</i>	<i>12</i>
Chapitre 2 : Le certificat harmonisé : un véritable contrat d'assurance.....	15
<i>Section 1 : Dans sa forme.....</i>	<i>14</i>
<i>Section 2 : De par sa fonction.....</i>	<i>18</i>
DEUXIEME PARTIE :	
L'INCIDENCE DE L'HARMONISATION SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA BRANCHE TRANSPORT.....	20
Chapitre 3 : Un apport certain pour l'essor de la sous-branche maritime.....	21
<i>Section 1 : L'évolution du chiffre d'affaires des compagnies d'assurance.....</i>	<i>21</i>
<i>Section 2 : Le net recul de la fraude et le développement d'une rétention locale.....</i>	<i>24</i>
Chapitre 4 : Perspectives et suggestions.....	28
<i>Section 1 : Un avenir incertain.....</i>	<i>28</i>
<i>Section 2 : Suggestions et recommandations.....</i>	<i>33</i>

CONCLUSION..... 36
ANNEXES..... i
BIBLIOGRAPHIE..... ii
TABLE DES MATIERES..... iii

PRINCIPALES ABREVIATIONS

ASAC :	Association des Sociétés d'Assurance du Cameroun
CAF :	Coût, Assurance et Fret
CIMA :	Conférence Inter-africaine des Marchés d'Assurance
CNUCED :	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement
Comité FAL :	Comité National de Facilitation du Trafic Maritime International
FANAF :	Fédération des Sociétés de Droit National Africaines
FAP SAUF :	Franc d'Avaries Particulières Sauf
GUCE-GIE :	Guichet Unique du Commerce Extérieur – Groupement d'Intérêt Economique
PVD :	Pays en Voie de Développement.

DEDICACE

*A tous ceux qui, de près ou de loin, ont
contribué à mes études,*

Je dédie ce modeste travail.

REMERCIEMENTS

A

- Monsieur Sylvain COUSIN, Directeur Général des « ASSUREURS CONSEILS CAMEROUNAIS » du Groupe ASCOMA, pour l' inoubliable accueil qui m' a été réservé au sein de son entreprise, à l' occasion de mon stage professionnel ;
- Tous ses collaborateurs dont la disponibilité m' a permis de bénéficier d' un encadrement soutenu ; je me sens particulièrement obligé envers M. Alain AWOUDJI de l' Agence de Yaoundé et toute son équipe pour leur aimable contribution ;
- Messieurs Jean Marie MAVIANE, NGANDJUI SEWE, Charles NINAKWA et Didier N' GOUMOU, tous membres de la Commission Technique maritime de l' ASAC pour leur contribution déterminante à la réalisation de ce modeste travail ;
- Tous les dirigeants de l' IIA ainsi que tout le corps professoral de cet Institut pour leur encadrement ;
- Docteur Zacharie YIGBEDEK, pour la direction de ce mémoire.

AVANT-PROPOS

Le développement de tout secteur économique structuré nécessite une réglementation rationnelle, incitative tournée vers l'avenir et la promotion dudit secteur. Tout dépend à la fois de la volonté des opérateurs économiques et de l'appui des pouvoirs publics, ainsi que des bailleurs de fonds internationaux, pour la satisfaction des intérêts communautaires.

Le secteur des assurances ne saurait échapper à cette logique, car plus que par le passé, les pays en voie de développement aujourd'hui embarqués dans la mondialisation de l'économie où règne la pensée unique exacerbée par les vellétés expansionnistes des pays du Nord, ont besoin de protéger leurs économies encore trop fragiles.

Notre propos, dans le cadre de ce travail, n'est pas de prendre position par rapport à une innovation que le marché camerounais expérimente depuis le début des années 2000 dans son secteur d'assurance maritime, mais plutôt d'analyser objectivement les raisons de l'uniformisation du certificat d'assurance maritime, ainsi que ses conséquences pour la branche transport.

L'Association des Sociétés d'Assurance du Cameroun (ASAC), soutenue par la CNUCED et la FANAF, prenant pour prétexte la législation en vigueur et notamment l'obligation d'assurance des facultés à l'importation, ainsi que sa domiciliation locale, a eu l'idée de réorganiser le secteur du transport maritime afin de tirer un meilleur profit de ces textes de loi, perçus aujourd'hui comme une législation d'exception face au vent de libéralisation de l'économie mondiale. La standardisation du certificat d'assurance maritime est l'aboutissement d'un long processus dont le calendrier prévoyait les phases ci-après :

- Décembre 2001 : Adoption par le bureau de l'ASAC du certificat d'assurance harmonisé.
- Janvier 2002 : Présentation au public du nouveau certificat d'assurance au cours d'une cérémonie officielle.
- Février 2002 : Réception des premières commandes des carnets de certificats centralisés au niveau de l'ASAC.
- De février à juin 2002 : Utilisation des anciens et nouveaux certificats pour permettre aux compagnies d'épuiser leurs stocks.
- Mars 2002 : Diffusion du certificat harmonisé et sensibilisation des opérateurs économiques (Spots, Tables rondes, etc..).
- Avril 2002 : Installation d'une Cellule « Assurance » au Guichet Unique du Commerce Extérieur (GUCE) et modification de la fiche de validation des différentes opérations.
- Juin 2002 : Disparition de tous les certificats non estampillés.
- 1^{er} juillet 2002 : Entrée en vigueur du certificat maritime standard.

Le respect de ce calendrier aura connu quelques difficultés du fait de certaines pesanteurs liées à la divergence d'intérêts des différents intervenants de la filière. Mais le processus de mise en vigueur effective du nouveau certificat a considérablement avancé. Il importe à cette étape du parcours d'en souligner l'intérêt et d'évaluer les effets pour l'économie camerounaise en général et le secteur des assurances dans sa branche transport maritime des facultés à l'importation, en particulier.

INTRODUCTION

A l'issue de la 3^{ème} Session de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) tenue à SANTIAGO en CHILI en 1972, une résolution mémorable en faveur des pays du Sud fut prise, à savoir que « Tous les Pays en Voie de Développement devaient prendre des mesures en vue de permettre à leurs marchés nationaux d'assurances de couvrir à l'intérieur, eu égard à leurs intérêts économiques, les opérations d'assurances générées par leurs activités économiques, y compris leur commerce extérieur ».

La branche maritime du secteur des assurances était particulièrement au centre des préoccupations de la CNUCED. On comprend l'intérêt de cette précision de M. BUOL alors Chef du Programme Spécial d'Assurance : « Les Pays en Voie de Développement doivent prendre des mesures pour favoriser leurs marchés nationaux d'assurance maritime reconnaissant qu'à long terme, l'expansion de ces marchés pleinement développés ne pourrait que servir les intérêts des usagers et du commerce international en général ».

Cette position de la CNUCED éliminait ainsi, sans conteste, les obstacles officiels et juridiques qui empêchaient jusqu'ici les Pays en Voie de Développement d'appliquer une politique nationale efficace en matière d'assurance maritime, en particulier pour ce qui est de la couverture de leurs importations par le marché local de assurances.

Afin de matérialiser ces recommandations, en plus de la création des sociétés d'assurances africaines de droit national, les Pays en Voie de Développement et surtout ceux membres de la CIMA, ont adopté des

dispositions légales instaurant à la fois l'obligation de l'assurance facultés à l'importation, ainsi que sa domiciliation locale. Le marché camerounais, pour répondre aux préoccupations des opérateurs de la filière confrontés depuis plusieurs années à toutes sortes de pressions favorisées par un environnement difficile et une mauvaise organisation du secteur dont l'une des manifestations a été la prolifération des certificats d'assurance douteux, a pris à travers la Commission Technique Maritime de l'ASAC, l'initiative d'uniformiser ces documents en proposant la mise en vigueur d'un certificat standard.

Ce nouveau certificat se veut « sécurisé » afin de répondre aux attentes des usagers ; mettant ainsi fin à de nombreuses pratiques favorisées par une crise économique persistante et devenues courantes à savoir :

- L'inobservation quasi générale des textes réglementaires, car très souvent les usagers du transport voient dans ces textes une tracasserie supplémentaire.
- La prolifération des certificats d'assurance de complaisance couvrant en « FAP SAUF... » -garantie minimum visée par l'obligation d'assurance- à un taux anormalement bas, des marchandises déjà arrivées au port de destination.
- Des importateurs souscrivant au Cameroun la garantie minimale légale et plaçant à l'extérieur la différence des conditions entre la « FAP-SAUF » et la « Tous risques ». Cette pratique se traduisait en définitive par une double assurance : La garantie « Tous risques » plus étendue laissée au soin du fournisseur étranger qui généralement vend CAF et la garantie « FAP SAUF... », plus restrictive, souscrite pour servir de quitus auprès des autorités douanières lors de l'enlèvement des marchandises.

Certes, cette innovation sur le marché camerounais présente, à coup sûr, de nombreux avantages et notamment la disparition des certificats frauduleux, ainsi que la normalisation de certaines tarifications, mais elle reste en proie à de nombreux blocages émanant essentiellement de l'environnement économique actuel.

L'étude de cette expérience camerounaise pourrait s'articuler autour de deux axes principaux, d'une part l'analyse du processus d'harmonisation du certificat maritime (1^{ère} partie) et d'autre part son incidence sur le développement de la branche d'assurance transport (2^{ème} partie).

PREMIERE PARTIE :
L'HARMONISATION DU CERTIFICAT MARITIME SUR LE
MARCHE CAMEROUNAIS

Un certificat d'assurance maritime standard est entré en vigueur le 1^{er} octobre 2002 sur le marché camerounais. Il est le fruit d'une longue réflexion d'un groupe de travail constitué au sein de la Commission Technique Maritime de l'ASAC. Comment et pourquoi en est-on arrivé là ? Nous nous attacherons à examiner dans les développements qui suivent les raisons de cette innovation (chapitre I), ainsi que les caractéristiques du nouveau certificat (Chapitre II).

CHAPITRE I : LA JUSTIFICATION DE LA STANDARDISATION

Nous examinerons au préalable les causes et origines de la standardisation (Section 1) et ensuite les objectifs visés par celle-ci (Section 2).

Section 1 : CAUSES ET ORIGINES DE L'HARMONISATION

Elles sont liées à la législation en vigueur sur les marchés de la zone CIMA portant obligation d'assurance facultés à l'importation (§.1), aux nombreuses conséquences de la crise économique (§.2) ainsi qu'aux manœuvres des fournisseurs étrangers (§.3).

§1 – La législation en vigueur sur les marchés des Etats membres de la CIMA

Face au déséquilibre des échanges commerciaux entre le Nord et le Sud, le Cameroun, à l'instar des autres pays de la CIMA, conformément aux recommandations de la CNUCED sur l'assurance maritime des Pays en Voie de Développement, a pris un certain nombre de dispositions légales afin de résorber le déséquilibre constaté.

Hormis la Côte d'Ivoire dont le texte a été abrogé dans son volet domiciliation, les autres Etats membres de la CIMA continuent d'appliquer sur leurs marchés respectifs des textes instituant la domiciliation et l'obligation d'assurance des facultés à l'importation (A), ainsi que certaines dispositions communes à tous les marchés (B).

A – Les textes instituant la domiciliation dans les pays membres de la CIMA

A la faveur des recommandations de la CNUCED, chacun des pays membres de la CIMA a pris un certain nombre de textes législatifs en tenant compte des spécificités de son économie nationale. Tous ces textes visaient en général la réglementation de l'activité d'assurance maritime au profit de leurs marchés respectifs.

Il s'agit des textes suivants :

- Pour le Bénin, le décret n° 83-406 du 16/11/1983 institue l'obligation d'assurance pour toutes les marchandises à l'importation dont le montant est supérieur à 200 000 F CFA auprès de la SONAR, société de droit national.
- Pour le Burkina Faso, l'ordonnance n° 83-028 du 27/12/1983 et son décret d'application n° 84/329 du 01/01/1984, dans leur dispositif stipulent que l'assurance des marchandises à l'exportation doit être souscrite auprès de toute entreprise agréée sur le marché burkinabé.
- Pour le Cameroun, l'Assemblée Nationale a voté en 1975 la loi n° 75-14 du 08/12/1975 et le Chef de l'Etat a signé en 1976, pour rendre cette loi applicable, le décret n° 76/334 du 06/08/76. L'article 1^{er} alinéa 1 de cette loi dispose : « Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Cameroun pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République Unie du Cameroun ». Cette loi reste en vigueur aujourd'hui.

- Pour la République Centrafricaine, l'ordonnance n° 83-02 du 02/08/1983 et son décret d'application n° 84-128 du 27/04/1984 dispose que l'assurance doit être souscrite auprès de toute entreprise agréée en République Centrafricaine.
- Pour le Congo, l'arrêté n° 8-652 du 31/10/1977 fait l'obligation à tout importateur de marchandises de souscrire une assurance auprès de l'ARC (société de monopole).
- Pour la Côte d'Ivoire, la loi n° 86-485 du 23/07/1986 et son décret d'application n° 86-486 du 01/07/1986 instituent l'obligation d'assurance auprès de toute entreprise agréée. Cette loi a été abrogée en 1997 en son volet domiciliation sur la demande insistante des institutions de Bretton Woods (FMI et Banque Mondiale).
- Pour le Gabon, l'ordonnance n° 06/79/PR du 22/02/1979 prescrit la souscription de toute assurance facultés à l'importation auprès des entreprises agréées sur le marché gabonais.
- Pour le Mali, la loi n° 81/78/AN/RM du 15/08/1981 et son décret d'application n° 314 du 05/12/1983, ainsi que l'arrêté n° 3364 du 14/07/1984 instituaient l'obligation d'assurance auprès de toute entreprise agréée au Mali.
- Pour le Niger, il s'agit de l'ordonnance n° 85-15 du 23/05/1985 et son décret n° 85-52 du 23/05/1985. Ce texte institue l'obligation d'assurance auprès des entreprises locales.
- Pour le Sénégal, c'est la loi n° 83-47 du 18/02/1983 dont le décret d'application n° 1201 a été signé le 24/11/1983. D'après ce texte, il est fait obligation à tout importateur de marchandises de souscrire une assurance auprès de toute entreprise agréée.

- Pour le Tchad, le décret n° 736 du 15/11/1985 et l'arrêté n° 19 du 02/04/1986 font obligation aux importateurs de souscrire une assurance auprès de toute entreprise agréée sur la marché tchadien.
- Pour le Togo, la loi n° 87-07 du 03/07/1987 et le décret n° 87/104 de la même date réglementent la souscription de l'assurance facultés par les importateurs auprès de toute entreprise agréée au Togo.

B – Autres dispositions communes aux textes

Au-delà de l'obligation d'assurance et de sa domiciliation, les textes ci-dessus comportent des dispositions communes ci-après :

- L'obligation ne concerne que les marchandises à l'importation ;
- La garantie exigée par les textes est la garantie Franc d'Avaries Particulières sauf... (FAP Sauf...) pour les facultés maritimes, et la garantie Accidents caractérisés pour les facultés aériennes et terrestres.
- Le montant minimum, objet de l'obligation, varie par pays :
 - Pour le Bénin, il est de 200 000 F CFA pour les facultés maritimes et aériennes et de 500 000 F CFA pour les facultés terrestres.
 - Pour le Burkina Faso, le Cameroun, la Centrafrique et le Tchad, il est de 500 000 F CFA pour toutes les facultés.
 - Pour le Mali et le Niger, il est de 100 000 F CFA pour toutes les facultés.
 - Pour le Sénégal et la Côte d'Ivoire, cette obligation concerne toute importation à des fins commerciales et industrielles.

§.2 – Les conséquences de la crise économique

Au fil des années, une crise économique persistante, caractérisée notamment par le ralentissement des importations et l'effondrement des cours des matières premières, a favorisé l'inobservation quasi générale des textes réglementaires avec pour conséquence immédiate, l'effritement des primes maritimes.

La course aux affaires et, la quête effrénée des primes ont donné lieu à des pratiques se traduisant par des fraudes massives en assurance maritime et le désintérêt manifesté par les importateurs pour une assurance locale ayant perdu sa crédibilité.

Pour ne citer que quelques unes de ces pratiques, on a noté, dans le grand désarroi des opérateurs économiques, la prolifération des certificats d'assurance (A) et les pratiques dommageables sur les taux de primes en « FAP Sauf... » (B).

A – La prolifération des certificats d'assurance

La pratique a longtemps consisté en l'émission par tous les intervenants de la filière transport (transitaires, intermédiaires, compagnies d'assurance) des certificats d'assurance. Cela a eu pour conséquence la circulation des documents aux origines parfois douteuses. En l'absence de tout contrôle, certains intermédiaires d'assurance (courtiers et agents généraux) ainsi que des transitaires émettaient parfois des certificats sur leurs propres papiers en-tête. D'où la multiplication des certificats frauduleux servis aux importateurs demandeurs de couverture de leurs marchandises en « FAP Sauf... » lors des opérations de dédouanement.

Cette situation a souvent entraîné la double assurance ; l'importateur se voyant obligé de souscrire localement, de par la loi, la garantie minimum obligatoire qui est la « FAP Sauf... » la différence de conditions étant placée à l'extérieur. Ce qui, à la longue, s'est traduit par une forte régression des risques assurés localement et une évasion doublée d'une baisse des primes.

B – Les pratiques sur les taux de primes en « FAP Sauf... »

Les usages au port veulent qu'au lieu que ce soit à l'embarquement de la marchandise que l'importateur camerounais prenne l'assurance « FAP Sauf... », c'est généralement à son arrivée qu'il le fait. En conséquence, dans la mesure où il n'y a pas eu avaries communes, il n'en voit pas l'intérêt et considère cette garantie comme une simple tracasserie. C'est pour cela qu'importateurs et exportateurs en discutent généralement le prix ; certains assureurs se laissant alors influencer par le fait que la marchandise est déjà arrivée sans avarie pour accepter de baisser anormalement les tarifs au point d'en arriver à des taux de prime de l'ordre de 0,080 % alors que le minimum raisonnable est de l'ordre de 0,20 %.

Cette pratique tarifaire est rendue d'autant plus possible qu'il y a une infinité d'opérateurs, la plupart du temps incontrôlables. Ceux-ci ne perdent rien à délivrer des certificats de complaisance s'ils ne reversent pas la prime aux compagnies d'assurance.

On peut comprendre aisément que de telles pratiques aient conduit certains opérateurs économiques à ne traiter qu'avec des compagnies d'assurance filiales des compagnies de notoriété internationale.

D'autres, à cause des disparités liées à ces pratiques frauduleuses venant discréditer les assureurs locaux, préfèrent tout simplement acheter CAF, donnant ainsi la possibilité aux fournisseurs étrangers de soigner leur assurance aux dépens des assureurs locaux.

§.3 – Les manœuvres des fournisseurs étrangers

Selon les usages du commerce international, le contrat de vente peut être FOB (Free On Board ou Franco d'Avaries), C & F (Coût et Fret), ou alors CAF –en Anglais CIF- (Coût Fret et Assurance). La formule choisie par l'acheteur et le vendeur détermine en même temps à quel moment il y a transfert de propriété et celui qui a l'obligation d'assurer la marchandise.

Les exportateurs étrangers ont tendance à imposer aux importateurs camerounais d'acheter CAF. Ce qui signifie en clair que c'est le fournisseur étranger qui prend la charge d'assurer les marchandises auprès d'une compagnie d'assurance étrangère. Et en cas d'avaries, c'est encore lui qui se chargera des recours. La raison généralement avancée est que ces exportateurs ne font pas confiance à notre système bancaire et redoutent.

Cette pratique ne favorise pas le marché camerounais qui voit un certain nombre d'affaires lui échapper aggravant ainsi le déficit de sa balance commerciale du commerce extérieur.

Compte tenu de cette situation et des conséquences qu'elle entraîne pour la branche maritime, les assureurs camerounais, à travers l'harmonisation se sont fixés un certain nombre d'objectifs à atteindre afin d'y remédier (Section 2).

Section 2 :

LES OBJECTIFS DE LA STANDARDISATION

L'initiative de l'ASAC visait principalement à réorganiser le marché des assurances maritimes camerounais. Cette réorganisation du secteur devait à terme atteindre les principaux objectifs suivants : la sécurisation des documents d'assurance (§.1) devant favoriser la sécurisation des primes (§.2) et un meilleur exercice des recours pour le compte des assurés (§.3).

§.1 – Mieux sécuriser les marchandises

Jusqu'à une date récente chaque compagnie d'assurance délivrait à ses assurés des certificats d'assurance dont la plupart servaient de quitus aux opérations de dédouanement. Face à cela, le nouveau certificat est destiné à favoriser une plus grande cohésion entre assureurs en identifiant facilement les compagnies émettrices. L'harmonisation devrait ainsi mettre un terme aux pratiques frauduleuses et améliorer la compétitivité pour un meilleur service à la clientèle.

Les assureurs camerounais ont longtemps subi le diktat des fournisseurs étrangers plus enclin à imposer aux importateurs camerounais des ventes CAF. La seule possibilité qui leur restait offerte étant alors la garantie minimum obligatoire dont le taux plancher n'était pas expressément fixé par les textes. Le certificat standard vient corriger cette insuffisance et impose un taux de 0,20 % assez proche des 0,40 % de la garantie « Tous risques ».

L'entrée en vigueur du certificat standardisé devrait susciter davantage de souscriptions en « Tous risques » ; garantie qui permet à l'importateur de :

- transférer à son assureur tous les problèmes juridiques ;
- le mettre en conformité avec la réglementation ;

- éviter les délais de distance et les frais consécutifs à la double assurance ;
- bénéficier de la proximité de l'assureur local pour une indemnisation rapide.

§.2 – Sécuriser les primes d'assurance

La circulation des faux certificats a fait peser pendant longtemps l'insécurité sur l'aliment des compagnies qui est la prime d'assurance.

Avec la multiplicité d'anciens certificats, les taux de primes étaient très variés. Le nouveau certificat qui apporte l'exigence d'un taux minimum de 0,20 % vient mettre un terme à cette pratique. Ce taux plancher de 0,20 % est appliqué à toutes les facultés à importer. La procédure exige la retenue par le Guichet Unique d'un exemplaire à transmettre à l'ASAC et un autre destiné à la Compagnie émettrice ; la marge de manœuvres souvent laissée aux intermédiaires se trouve ainsi rétrécie. Si cette procédure est strictement respectée, chaque compagnie devrait en principe rentrer en possession de sa prime telle que payée par l'importateur. Le nouveau certificat, en même temps qu'il limite la pratique des primes de complaisance, garantit aussi le reversement des primes dues aux compagnies à travers le contrôle effectué en amont.

§.3 – Sécuriser les documents des assureurs pour garantir les recours

La prolifération des certificats douteux avait fini par exposer les opérateurs économiques à de réelles difficultés. Elle n'offrait pas aux importateurs, en cas d'avaries, la possibilité de remonter la filière des

intermédiaires pour identifier la compagnie à saisir afin de se faire indemniser. Et pourtant l'assurance maritime sur facultés offre l'avantage en cas de pertes ou d'avaries subies par les marchandises en cours de transport, de rechercher la responsabilité du transporteur ou d'un tiers, en vue d'exercer un recours. Les actions récursoires y relatives sont soumises à des régimes précis et à des cadres juridiques souvent complexes. Les armateurs ont la possibilité de s'exonérer ou de limiter leur responsabilité. L'exercice même d'un recours entraîne généralement une procédure longue, aléatoire et souvent onéreuse. Il y a parfois l'insolvabilité des armements et autres intervenants dans la chaîne du transport. Sur le plan judiciaire, les décisions varient quelques fois d'un tribunal à un autre en fonction de l'appréciation souveraine des juges.

Lorsque l'importateur est mal assuré ou insuffisamment assuré, il se trouve obligé en cas d'avaries particulières, d'exercer lui-même son recours avec les pertes de temps et difficultés que cela suppose. La standardisation du certificat maritime, dans ce contexte, devrait permettre aux assureurs, en cas d'insuffisance de garanties, d'exercer des recours pour le compte des opérateurs économiques et en cas d'aboutissement, de leur reverser les sommes encaissées.

Après l'analyse des causes et origines du nouveau certificat, ainsi que les objectifs à lui assignés par ses initiateurs, il importe d'examiner ses principales caractéristiques. Autrement dit, voir en quoi consiste le nouveau document qui de par les mentions qu'il comporte et la fonction qu'il assure apparaît comme un véritable contrat d'assurance (Chapitre II).

CHAPITRE II : LE CERTIFICAT MARITIME HARMONISÉ : UN VÉRITABLE CONTRAT D'ASSURANCE

Le contrat d'assurance, faut-il le rappeler, s'entend de celui par lequel une partie, **le souscripteur**, se fait promettre par une autre partie, **l'assureur**, une prestation en cas de réalisation d'un risque moyennant le paiement d'un prix appelé **prime** ou **cotisation**.

Le certificat maritime répond exactement à cette acception du contrat d'assurance. Il est certes d'un type particulier du fait de sa forme spécifique (Section 1), mais il constitue, au même titre qu'un contrat écrit, une preuve d'assurance (Section 2).

Section 1 : DANS SA FORME

Le formulaire du nouveau certificat est identique pour toutes les compagnies d'assurance, le logo et le nom de la compagnie étant les seuls éléments de différenciation. Un carnet de certificats est composé des liasses contenant cinq feuillets auto-carbonés :

- Un exemplaire bleu destiné au client ;
- Un exemplaire rose conservé par la Douane ;
- Un exemplaire blanc destiné au Guichet Unique du commerce extérieur ;
- Un exemplaire vert destiné à la compagnie d'assurance émettrice et ;
- Un exemplaire jaune réservé à l'intermédiaire d'assurance.

Les compagnies émettrices doivent reverser une somme de 600 F CFA, par certificat utilisé au bureau de l'ASAC afin de lui permettre d'assurer le financement de leur impression et des outils de contrôle à mettre en place.

Ce document comporte des mentions obligatoires (§.1) et des mentions particulières (§.2).

§.1 – Les mentions obligatoires

L'article 8 du code CIMA énumère ces mentions. Au recto ainsi qu'au verso du certificat d'assurance maritime. On peut retrouver entre autres :

- le numéro du contrat ;
- les noms et domiciles des parties contractantes ;
- la description de la chose assurée (marchandises dans ce cas précis) ;
- la nature des risques garantis ;
- le moment à partir duquel le risque est garanti et la durée de cette garantie ;
- le taux et le montant de la prime ;
- la valeur assurée (les capitaux) ;
- les conditions et les modalités de déclarations à faire en cas de sinistre ;
- les conditions de prescription des actions dérivant du contrat d'assurance ;
- la signature des parties au contrat.

§.2 – Les mentions particulières

En dehors des sécurités que comporte le certificat maritime, on peut y lire un certain nombre de rappels liés d'une part aux formalités essentielles à remplir en cas de sinistre, et d'autre part aux règles de conservation des

recours. La liste des pièces à fournir, ainsi qu'un modèle de lettre à expédier, figurent au verso du certificat.

A – Les formalités à remplir en cas de sinistre

- Prendre, provoquer ou requérir toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation pour protéger les biens assurés ou limiter les dommages dont ils sont atteints.
- Requérir l'intervention du commissaire d'avaries au plus tard dans un délai de 60 jours après que les marchandises auront été déchargées du navire ou du véhicule de transport. Ce délai étant réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.
- Conserver tous droits et recours contre les transporteurs et/ou tous autres tiers responsables.
- Présenter la réclamation aux assureurs dans les plus brefs délais afin d'éviter les prescriptions applicables.

B – Liste des pièces à fournir à l'appui de la déclaration du sinistre

- Le certificat d'assurance original ;
- Copie des factures d'origine de la marchandise et des frais divers engagés ;
- Titres de transport originaux ;

En cas d'avaries particulières, ajouter :

- Le certificat du Commissaire d'avaries
- Eventuellement : constat du transporteur, notes de poids, etc...
- Une correspondance relative aux réserves faites contre les responsables.

En cas de colis non livrés, joindre en plus l'attestation définitive de non livraison délivrée par le tiers présumé responsable, et en cas d'avarie commune, joindre également aux premières pièces ci-dessus énumérées, le reçu de contribution provisoire régulièrement endossé en blanc par la personne qui a versé la contribution. De ces mentions se dégage la fonction du certificat harmonisé (Section 2).

Section 2 :

LE CERTIFICAT HARMONISE EST UNE PREUVE D'ASSURANCE

Le certificat d'assurance maritime harmonisé constitue, selon l'esprit de l'article 7 alinéa 1^{er} du code CIMA, une preuve d'assurance, car rédigé par écrit en Français et en Anglais qui sont les deux langues officielles du Cameroun ; le contrat d'assurance se prouvant en principe par écrit même si la preuve par l'aveu reste admise.

Le certificat maritime est donc un document constatant l'existence d'une garantie avant même l'établissement de la police d'assurance.

Il permet à l'assuré d'être immédiatement garanti dès sa signature. Chacun des exemplaires qui le constituent joue un rôle précis lors des opérations de dédouanement des marchandises :

- L'exemplaire bleu original destiné au client est à présenter à l'assureur en cas de sinistre ;
- L'exemplaire rose sert de justificatifs auprès des autorités douanières ;
- L'exemplaire blanc est conservé par la Cellule ASAC à mettre en place au Guichet Unique pour les besoins de statistiques. Il doit comporter les mêmes informations portées sur les deux premiers

(bleu et rose) afin de permettre à la compagnie de contrôler les opérations réalisées par les divers intermédiaires pour son compte.

Le certificat ASAC ne saurait assumer avec efficacité cette fonction que si les outils de contrôle mis en place par la communauté d'intervenants permettent un véritable contrôle des documents.

En attendant, l'avènement du nouveau certificat par son seul effet d'annonce, n'a-t-il pas encore eu un certain impact sur la branche transport ? Nous sommes tentés, au regard de l'évolution actuelle du marché, de répondre par l'affirmative. Aussi allons-nous examiner dans les développements qui suivent, l'incidence réelle de cette nouveauté sur le développement de la branche (IIème Partie).

DEUXIEME PARTIE :

L'INCIDENCE DE L'HARMONISATION SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA BRANCHE TRANSPORT

L'uniformisation du certificat maritime a eu un réel impact sur l'essor de la branche transport. Les statistiques disponibles jusqu'en 2002 sont remarquables et font état d'un apport certain de cette initiative dans l'essor de la sous-branche maritime (chapitre 3) même si l'on peut reconnaître que la réalisation des objectifs fixés se trouve quelque peu entravée par certaines faiblesses liées à l'environnement socio-économique du pays (chapitre 4).

CHAPITRE 3 :

UN APPORT CERTAIN POUR L'ESSOR DE LA SOUS-BRANCHE MARITIME

Deux ans seulement après la mise en vigueur effective du nouveau certificat, il serait trop tôt d'en dresser un bilan, mais la tendance est à une croissance soutenue de la branche. D'après les statistiques disponibles à l'ASAC, on peut constater une évolution constante du chiffre d'affaires réalisé par les compagnies d'assurance opérant sur le marché camerounais (Section 1). De même, certaines pratiques décriées et se traduisant par une fraude massive découlant de la prolifération de faux certificats, ont nettement reculé; ce qui peut expliquer le développement d'une rétention locale de nombreuses affaires pouvant favoriser une importante épargne génératrice de nombreux investissements dans le tissu économique camerounais (Section 2).

Section 1 :

L'EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES COMPAGNIES D'ASSURANCE

Un extrait des statistiques 2002 du marché camerounais des assurances publiées par l'ASAC, fait ressortir, comme le souligne Patrice DESGRANGES –Président du Bureau de l'ASAC- que la Branche Transport (tous modes confondus) s'est très bien comportée et est passée de 7,6 milliards en 2000 et 11,5 milliards en 2001 à 17,7 milliards en 2002 ; soit une croissance de 86,9 % sur trois ans.

SITUATION PAR BRANCHE DU CHIFFRE D'AFFAIRES*(Marché camerounais) de 2000 à 2002*

BRANCHES	2000	2001	2002	%	Var t/t - 1	Tx/3 ans
Acc Corpt & Mal	9 584 753	13 143 850	13 342 528	20.3	1.5 %	35.5 %
		849	768			
Automobile	17 716 255	21 445 618	20 561 667	31.4	-4.1 %	12.1 %
	710	182	801			
Incendie	5 796 235 322	6 515 176 860	7 277 705 889	11.1	11.7 %	19.4 %
RC Générale	1 666 300 802	1 787 973 103	2 368 961 901	3.6	32.5 %	24.8 %
Transp Aériens	1 899 491 024	3 954 426 663	7 035 190 931	10.7	77.9 %	247.4 %
Transp Maritime	4 590 124 954	5 928 040 099	7 754 085 251	11.8	30,8 %	54,7 %
Autres transports	1 127 425 893	1 664 153 195	2 917 363 924	4.4	75.3 %	52.2 %
Transports	7 617 041 871	11 546 619	17 706 640	27,0	53,3 %	86,9 %
		957	106			
Autres Risk	2 845 434 661	3 805 720 659	4 259 467 911	6.5	11.9 %	27.3 %
Accep. Domm	-17 858 793	18 915 567	55 617 000	0.1	194.0 %	
IARDT	45 207 459	58 263 875	65 672 589	100.0	12.5 %	17.8 %
	326	177	376			
Vie	10 728 268	11 155 495	11 694 279	15.1	4,8 %	3,4 %
	333	247	038			
TOTAL	55 935 727	69 419 370	77 266 868		11,3 %	14,9 %
	659	424	414			

Source : ASAC 2002.

Le Président de l'ASAC précise, ainsi qu'on peut le lire dans le tableau ci-dessous, que cette évolution résulte de l'institutionnalisation du certificat maritime harmonisé unique.

Dans le même sillage, M. Joseph BARO, Directeur Général Délégué de FONCIAS TIARD (Burkina Faso) soulignait lors de la 28^{ème} assemblée générale de la FANAF tenue à Kigali en février 2004 que, l'évolution du chiffre d'affaires de la Branche Transport constatée sur le marché camerounais

à compter de l'exercice 2000 serait liée à la nouvelle procédure de délivrance du certificat d'assurance maritime mise en place par l'ASAC. Il invitait à cette occasion le marché camerounais à partager cette expérience avec les autres marchés de la zone

CHIFFRE D'AFFAIRES TRANSPORTS MARITIMES EN 2002

	2000	2001	2002	%	% Cumulé	Var t/t - 1
CHANAS	1 494 135 141	2 194 669 551	3 141 360 132	40,5	40,5 %	43,1 %
AXA	1 451 123 043	1 614 179 798	2 080 344 717	26,85	67,3 %	28,9 %
SNAC	1 195 889 256	1 452 989 466	1 491 462 560	19,2	86,6 %	2,6 %
ACTIVA	147 359 000	311 668 000	485 063 000	6,3	92,8 %	55,6 %
SAAR	199 404 301	158 143 954	206 047 416	2,7	95,5 %	30,3 %
CITOYENNE	64 626 716	90 848 823	200 784 117	2,6	98,1 %	121,0 %
PRO ASSUR	-	61 475 501	64 654 186	0,8	98,9 %	5,2 %
AGC	-	-	39 721 548	0,5	99,4 %	
CPA	24 344 258	15 879 825	27 071 317	0,3	99,8 %	70,55 %
BENEFICIAL	-	10 948 181	9 515 730	0,1	99,95 %	-131,1 %
GMC	9 146 577	17 137 000	8 060 528	0,1	100,0 %	-53,05 %
CAMINSUR	4 096 662	-	-			
SATELLITE	-	-	-	0,0	100,0 %	
TOTAL	4 590 124 954	5 928 040 099	7 754 085 251	100,0		30,8 %
Var t/t - 1	36,3 %	29,1 %	30,8 %	Taux moyen sur 3 ans		54,7 %

Source : ASAC 2003.

Les statistiques de la FANAF font ressortir, pour confirmer cette tendance, une forte évolution du chiffre d'affaires de la Branche Transport au Cameroun pendant la même période et surtout à compter de l'exercice 2000,

dès l'annonce de l'harmonisation. Il passe de 4 909 millions en 1999, soit 17 %, à 17 706 millions en 2002 du total transport. L'apport du certificat dans cette évolution résiderait surtout dans la sécurisation de l'aliment qu'est la prime d'assurance.

SITUATION DES MARCHES PREPONDERANTS EN TRANSPORT

Pays	1998			1999			2000			2001			2002		
	Emission Marché	Emis. CIMA	Part Marché CIMA En %	Emis. Marché	Emis. CIMA	Part Marché CIMA En %									
Côte d'Ivoire	8889 932		28 %	809449		28 %	5257336		18 %	5351850		14 %	5061241		10 %
Cameroun	9159 255		26 %	4909000		17 %	7617042		25 %	1154660		30 %	1764196		34 %
Gabon	7588 958		21 %	6563056		23 %	5901457		20 %	9628534		25 %	1518852		29 %
Sénégal	3768 858		11 %	5356858		18 %	5517382		18 %	6224596		16 %	6251596		12 %
TOTAL	29 407 001		83 %	24 923 388		86 %	24 293 217		81 %	32 751 600		86 %	44 143 355		85 %

Source : FANAF.

Hormis cette évolution croissante du chiffre d'affaires des compagnies, le certificat standard vient limiter, à défaut de les éradiquer totalement, les manœuvres frauduleuses de certains intermédiaires d'assurances, en même temps qu'il développe une rétention locale des affaires, source importante d'investissements.

Section 2 :

**LE NET REcul DE LA FRAUDE ET LE DEVELOPPEMENT D'UNE
RETENTION LOCALE**

L'introduction d'un certificat unique sur le marché a eu le mérite d'une part, de limiter les pratiques frauduleuses d'antan (§.1) et d'autre part de favoriser une rétention locale de nombreuses affaires générant une importante épargne pour le marché camerounais (§.2).

§.1 – La régression des pratiques frauduleuses

La prolifération des certificats maritimes a longtemps été source de manœuvres frauduleuses de la part des intermédiaires et même des transitaires.

La pratique voulait que ces acteurs, au même titre que les compagnies d'assurance, émettent des certificats d'assurance parfois sur leurs propres papiers en-tête. C'est ainsi que sur le marché, l'on laissait circuler des certificats frauduleux au grand désarroi des opérateurs économiques.

De même, pour augmenter leur niveau d'encaissement des primes, ces intermédiaires et transitaires pratiquaient des taux de prime anormalement bas générant ainsi des primes de complaisance à leur seul profit.

Avec l'avènement du certificat standard, seules les compagnies d'assurance ou des intermédiaires ayant reçu mandat de ces compagnies peuvent désormais émettre des certificats dont l'ASAC assure en exclusivité l'impression par un prestataire de son choix.

Par ailleurs, il existe désormais pour la garantie « FAP Sauf... » un taux plancher exigible qui est de l'ordre de 0,20 %. Ce taux applicable par toutes les compagnies n'admet qu'un minimum de 10 000 F CFA par certificat. Il est aussi exigé que les primes à payer soient impérativement libellés en F CFA et mentionnées sur chaque exemplaire de certificat.

Toutes ces mesures militent fortement pour un reversement régulier des primes aux compagnies et à la limitation de l'émission des primes de complaisance et des certificats frauduleux.

Le relèvement des primes constaté dans les résultats de différentes compagnies se justifie en grande partie par la stricte application de ces mesures qui ont largement contribué à diminuer la marge de manœuvre des intermédiaires contraints aujourd'hui à suivre la réforme.

§.2 – Le développement d'une rétention locale source d'épargne et d'investissement

Il se traduit par l'augmentation du nombre d'affaires nouvelles génératrices d'une importante épargne locale (A) ; améliorant ainsi l'image de marque de l'assureur camerounais longtemps ternie par des pratiques frauduleuses (B).

A – L'évolution du nombre d'affaires nouvelles

En limitant considérablement les manœuvres frauduleuses de certains intervenants de la filière, il y a comme un regain de confiance qui naît chez les importateurs de marchandises. Ceux-ci manifestent par conséquent leur désir de souscrire leurs assurances auprès des compagnies locales. Au niveau du marché l'on remarque une expansion réelle des entreprises d'assurance qui se traduit par l'augmentation du volume d'affaires, ce qui entraîne une augmentation de l'épargne locale source de nombreux investissements dans tous les domaines de l'économie nationale.

Les assureurs, dans un contexte de croissance soutenue qui en résulte, peuvent valablement assumer leur rôle de collecteur d'épargne et d'investisseur institutionnel.

B – L'amélioration de l'image de marque de l'assureur camerounais

Les problèmes d'indemnisation des multiples avaries constatées dans le commerce international, ont achevé de ternir l'image des assureurs camerounais accusés non seulement de laisser circuler de faux certificats et une multitude de documents incontrôlables, mais aussi de refuser systématiquement d'indemniser les sinistres. L'avènement du certificat unique qui met de l'ordre dans la filière, facilitant par ailleurs l'exercice des recours initiés par les importateurs, vient redorer peu à peu cette image. L'opérateur économique pouvant désormais d'une part, remonter la filière des intermédiaires pour déterminer les responsabilités, et d'autre part verser une prime qui offre des garanties réelles, ce dernier est motivé à importer et donc à investir au Cameroun.

CHAPITRE IV : PERSPECTIVES ET SUGGESTIONS

La mondialisation qui prône entre autres l'ouverture des frontières économiques, s'accommode mal de la réglementation des activités commerciales dans tous les pays membres de l'OMC. C'est ainsi que depuis un certain temps, une réelle menace de déréglementation pèse sur le secteur des assurances et risque de bousculer le train de mesures pris par certaines professions en vue d'organiser leurs marchés respectifs. Cette menace pèse encore plus sur la sous-branche maritime compte tenu des enjeux du commerce extérieur et de la divergence des intérêts de ses différents acteurs. Ce qui peut pousser à penser que l'harmonisation, même bien menée, connaît un avenir incertain du fait de l'impossibilité de ramer à contre courant des recommandations consacrant la mondialisation de l'économie (Section 1). Cependant, en menant des actions concertées au niveau de l'économie nationale, l'espoir reste permis pour le marché camerounais (Section 2).

Section 1 : UN AVENIR INCERTAIN

L'harmonisation connaît des limites du fait, d'une part de l'absence manifeste d'unanimité autour du certificat unique (§.1) et, d'autre part, des limites des outils de contrôle (§.2).

§.1 – L'absence d'unanimité autour du nouveau certificat

Si les compagnies d'assurance ont salué cette initiative (A) les intermédiaires et les transitaires ont craint de voir leurs encaissements s'effriter (B) du fait de l'exigence de transparence que cette innovation apporte dans le reversement des primes collectées.

A – Le soulagement des compagnies d'assurance

Si la multiplicité des certificats d'antan créait un manque à gagner aux compagnies, le nouveau certificat vient plutôt sécuriser leurs primes.

Convaincues des avantages du nouveau certificat d'assurance, les compagnies d'assurance du marché camerounais ont salué et soutenu l'initiative de l'ASAC. Ces compagnies voyaient souvent leurs primes disparaître entre les mains des courtiers et des transitaires dont certains émettaient de faux certificats et ne versaient très souvent pas la prime. La marchandise ayant déjà été enlevée par l'importateur, certains intermédiaires ne se sentaient plus obligés de déclarer ou même de reverser la prime –très souvent de complaisance- collectée auprès des importateurs.

Pour les compagnies, la standardisation est donc perçue comme un moyen leur permettant de récupérer un certain nombre d'affaires qui leur échappaient auparavant et de sécuriser leurs primes.

B – Les inquiétudes exprimées par les intermédiaires et autres intervenants de la filière

En dehors des grandes entreprises de courtage dont la gestion des affaires est généralement transparente, les petits courtiers ont manifesté leur crainte de se voir dessaisir d'un certain nombre d'affaires et de voir ainsi les grandes entreprises s'accaparer tout le marché. Certains courtiers émettaient des certificats parfois sur leurs propres papiers en-tête avec des taux de primes descendant parfois jusqu'à 0,008 %. Ces primes de complaisance n'étaient nullement reversées aux compagnies. Et pourtant, en appliquant des taux normaux, ils auraient pu obtenir des commissions largement au-dessus des

taux de complaisance qu'ils appliquaient dans le seul but de collecter des primes et de les conserver par devers eux.

Le certificat standard avec ses contraintes, ne leur convient pas parce qu'il ne donne pas lieu aux fraudes constatées autrefois. De même, certains transitaires prétendant soigner l'assurance de leurs clients, collectaient à l'occasion des opérations de dédouanement des marchandises, des sommes d'argent prétendument destinées au paiement des primes d'assurance. Ces transitaires ne pouvaient donc naturellement pas souscrire à cette initiative.

Quant aux importateurs, véritables utilisateurs de ce document lors de leurs opérations de dédouanement des marchandises, le certificat standard ne constitue qu'une tracasserie supplémentaire, si bien qu'ils peuvent négocier à très peu de frais leur assurance. Cette divergence d'intérêts entre les différents intervenants de la filière reste source de blocage à l'avancée du processus.

§.2 – Les limites des outils de contrôle

L'efficacité de l'harmonisation passe absolument par la mise en place des outils de contrôles adéquats. Or depuis l'annonce de la mise en vigueur de ce nouveau document, aucune mesure concrète n'a été prise ni par les assureurs, ni par la communauté des opérateurs de la filière, encore moins par les Pouvoirs Publics, véritable moteur de toute réforme économique. Il faut plutôt noter, pour le déplorer, le refus de certains membres influents du comité FAL (A) de voir la création au GUCE d'une cellule ASAC ainsi que le mutisme injustifié des Pouvoirs Publics (B).

A – Les blocages du « Comité FAL »

Le Guichet Unique du Commerce Extérieur, émanation du « Comité FAL » chargé de réduire les coûts et délais d'enlèvement des marchandises au port de destination (Douala actuellement), aurait dû être un partenaire idéal de l'ASAC.

Son avènement offrait de réelles possibilités au secteur des assurances de mieux organiser sa sous-branche maritime. En y installant une Cellule ASAC dont la vocation serait de contrôler l'authenticité des certificats présentés par les usagers lors des opérations de dédouanement et de vérifier le respect de la tarification, on aurait pu obtenir l'effet escompté. Or, dès le lancement de l'initiative, les assureurs eux-mêmes ont traîné, n'ayant pas manifesté l'intérêt d'y être physiquement. Leur position ayant évolué à cause du besoin de renforcement des outils de contrôle liés à la réforme, c'est maintenant le Guichet Unique qui se fait courtiser, certains membres influents du « Comité FAL » opposant d'ailleurs leur refus de créer une autre Cellule qui viendrait alourdir les procédures au moment où l'on met l'accent sur la réduction des délais. Cette situation vient limiter la portée du certificat du moment où des spécialistes mieux outillés n'interviennent pas dans les circuits du contrôle des documents. Elle fausse par ailleurs les données du problème du fait que l'exemplaire blanc, qui normalement doit être retenu par le GUCE, reste à la disposition des intermédiaires qui peuvent l'utiliser à d'autres fins et surtout pour falsifier certaines mentions en leur faveur. Cela continue de favoriser la manipulation des documents par les fraudeurs et hypothèque l'avancée de l'opération.

B – Le mutisme des Pouvoirs Publics

Le ministère de tutelle est resté longtemps muet sur la réforme du certificat maritime, ne prenant officiellement aucune mesure pour appuyer l'initiative de l'ASAC. Or, seul l'Etat, de par la puissance publique et le pouvoir réglementaire peut aider le secteur privé à mieux s'organiser, car il demeure le véritable moteur de toute réforme économique. A défaut d'installer une Cellule ASAC au Guichet Unique, la tutelle aurait pu contribuer à former les cadres de l'administration des douanes pour une maîtrise des outils de contrôle du nouveau certificat d'assurance et faciliter une meilleure collaboration entre les assureurs et la Douane qui reste chargée du contrôle des documents du commerce extérieur. Aujourd'hui, même si dans les milieux de l'ASAC l'on note une certaine évolution de la position des Pouvoirs Publics, il reste constant que leur implication n'est pas encore déterminante. Et pourtant, l'un des objectifs du certificat harmonisé est la sécurisation des recettes de l'Etat que sont les taxes liées aux opérations d'assurance.

Les Pouvoirs Publics devraient manifester leur souci pour une meilleure organisation du secteur des assurances qui, mieux contrôlé, apporterait à coup sûr un plus au budget de l'Etat à travers :

- la taxe d'enregistrement qui est de l'ordre de 4 % du chiffre d'affaires ;
- la TVA actuellement de 18,7 % sur la commission perçue par les intermédiaires d'assurances ;
- les différentes retenues fiscales sur salaire des personnels des branches maritimes et transport des compagnies d'assurance.

Malgré ces faiblesses, l'espoir reste permis de voir l'harmonisation atteindre, même dans un futur lointain, ses objectifs

principaux, si quelques recommandations que nous nous permettons de suggérer ici (Section 2) sont prises en compte.

Section 2 :

SUGGESTIONS ET RECOMMANDATIONS

Tirant leçon des limites du contrôle du fait de l'inexistence d'une Cellule compétente et à cause des nombreuses insuffisances liées au processus d'harmonisation du certificat maritime manifestement bloqué par les intérêts égoïstes de certains opérateurs de la filière, les assureurs devraient se remettre en question et imaginer un certain nombre d'actions à mener en association avec tous les autres acteurs du marché. On peut indiquer, sans avoir la prétention de les épuiser, quelques solutions et notamment l'informatisation du certificat (§.1), l'amélioration des prestations fournies par les assureurs (§.2), ainsi que la mise en place par le Guichet Unique d'une Cellule ASAC (§.3) pour une meilleure sécurisation des documents et des primes d'assurance.

§.1 – Informatiser le certificat maritime

Loin de proposer ici un logiciel à concevoir pour l'informatisation des documents des assureurs, il reste judicieux, au regard des pratiques tant décriées ayant fait le lit de la fraude, d'installer un système informatique où les compagnies d'assurance ainsi que leurs intermédiaires seraient connectés en réseau. Cela éviterait l'impression parallèle de faux certificats et garantirait l'authenticité des documents. Par ailleurs, l'informatisation peut offrir l'avantage de renforcer les contrôles en permettant une meilleure cohésion entre assureurs du fait de l'évidente lisibilité des opérations d'émission et de tarification.

Il serait indiqué, pour ce faire, de saisir des cabinets d'expert pouvant proposer un système applicable à cette réforme.

§.2 – Améliorer les prestations des assureurs

Il est évident que l'importateur qui est satisfait des services de son assureur continuera à assurer localement ses marchandises même dans un contexte de déréglementation du secteur. La qualité du service est donc un gage majeur pour l'essor du marché. Pour ce faire, les assureurs devraient conjuguer davantage leurs efforts, dans le cadre de leur association professionnelle, pour améliorer la qualité des prestations fournies aux clients, afin de les remettre en confiance (réduction des délais de paiement des sinistres, personnalisation du service client...). Cela accompagnerait leurs efforts de réorganisation du marché de l'assurance maritime des facultés en suscitant la contribution de tous les opérateurs économiques dans le processus d'harmonisation qui, mené à terme, profiterait à l'ensemble de l'économie.

§.3 – Mettre en place une Cellule assurance au Guichet Unique

Le regroupement de tous les intervenants du commerce extérieur au sein du GUCE-GIE est un avantage pour les assureurs maritimes dont la présence dans ce cadre renforcerait le contrôle de l'authenticité des certificats. Les assureurs restent la seule profession aujourd'hui à y être absents pour des raisons évoquées plus haut. Or, il serait judicieux et même recommandable qu'un professionnel des assurances y soit installé par les soins de l'ASAC. L'avantage d'un agent ASAC serait qu'il est outillé pour vérifier les décomptes et a la possibilité de renvoyer l'importateur pour prime insuffisante et/ou documents non conformes, ce qu'un agent des douanes –à moins d'être bien formé- ne ferait pas avec beaucoup d'efficacité. Toutes les parties

prenantes devraient accorder leurs violons pour lever les barrières qui bloquent encore aujourd'hui l'installation de cette Cellule qui, à l'analyse, ne contribue point à alourdir les procédures. L'évolution annoncée de la position du comité FAL dans le sens d'admettre la création d'une Cellule ASAC au GUCE apporte un réel espoir pour la Branche.

CONCLUSION

Dans la mesure où les blocages relevés plus haut ainsi que les insuffisances d'un contrôle encore inopérant limitent considérablement la portée du certificat harmonisé, apportant ainsi de l'eau au moulin des défenseurs d'un libéralisme sauvage frisant l'anarchie, les assureurs camerounais devraient se remettre en cause. Non seulement ils gagneraient à améliorer leur image par la qualité des prestations fournies aux importateurs dans l'optique de trouver des solutions aux préoccupations des opérateurs économiques, mais en plus, il serait indiqué qu'ils pensent à mettre en place, en accord avec les Pouvoirs Publics et les autres intervenants de la filière, des outils d'un contrôle efficace qui renforceraient la réorganisation de cette sous-branche de l'assurance maritime menacée de disparition dans certains pays au profit des marchés extérieurs.

ANNEXES

- I. EXEMPLAIRES DE L'ANCIEN CERTIFICAT MARITIME
- II. EXEMPLAIRE DU NOUVEAU CERTIFICAT MARITIME
- III. LOI N° 75/14 DU /08/12/1975 RENDANT OBLIGATOIRE L'ASSURANCE DES MARCHANDISES OU FACULTES A L'IMPORTATION ET SON DECRET D'APPLICTION N° 76/334 DU 06 AOUT 1976



ASSURANCES

Siège Social : Rue du Prince de Galles
B.P. 12970 Douala (Cameroun)

Compagnie d'assurance et de réassurance, IARD
R. C. N° 020345 - N° Contribuable : M04980008186B
Entreprise régie par le code CIMA

I

CERTIFICAT D'ORIGINE D'ASSURANCE MARITIME

N° 03952

Aux conditions générales de la police d'assurance maritime sur facultés du 30 juin 1983, modifiée le 16 février 1990, il est assuré :

Mode de transport	CODES	Police d'abonnement N°
Navire		Assuré :
Date d'expédition		Adresse :
Rotation N° [] An []		Référence de l'assuré :
Provenance		Agence :
Destination		Aliment N° du
Chargement		

COLIS		POIDS		EMBALLAGE		MARCHANDISES		VALEURS	
Marques et N°	Nbre	Brut	Net	Code	Libellé	Code	Libellé		
VALEUR TOTALE EN LETTRES (Monnaie de souscription)						LIBELLE MONNAIE		VALEUR TOTALE EN CHIFFRES	
						Code	Devises		
						1	C. F. A.	C. F. A.	

GARANTIES		CODES	RISQUES	TAUX	PRIME
Perte totale	701		Prime nette R. O.		
Perte totale + délaissement	702		R. G.		
Accidents caractérisés	703		Droits douanes		
FAP / Absolument	704		Surprime âge		
FAP / Sauf	705		Pavillon		
FAP / Sauf + disparition	706		Séjour à quai		
Tous risques (Conditions génér.)	707		Transbordement		
Tous risques (Extension garantie)	708				
Cas par cas	709				
FRANCHISE					
			Prime nette		
			Accessoires		
			T. V. A.		
			PRIME TOTALE à payer en francs C.F.A.		

Fait à, le

AVIS IMPORTANT

EN CAS DE SINISTRE : S'adresser immédiatement pour la constatation des dommages à M

Si l'agent désigné ci-dessus ne peut intervenir, s'adresser aux commissaires d'avaries du Comité central des assureurs maritimes, en défaut à ceux du Jouvès de Londres, en défaut aux autorités locales compétentes.

MARCHANDISES EN TRANSIT : Sur les expéditions à destination des points de l'intérieur, au-delà des ports de départ, un constat des dommages intérieurs à la destination par le transporteur maritime devra être fait au port de départ, avant que les marchandises soient livrées, le tout sans préjudice du constat effectué contre le transporteur maritime au port de destination.

PROVASSUR

Compagnie d'assurances et de réassurances

S.A. d'assurances au capital de F.CFA 500.000.000 entièrement libéré
 RC. N° 2000Q322 Entreprise régie par le code CIMA
 Siège Social Douala BP. 5963 Douala - Cameroun
 Tél. : (237) 43.70.05 Fax : (237) 43.76.35 E-mail : proassur@camnet.cm

INTERMEDIAIRE:

Code: _____

CERTIFICAT D'ASSURANCE MARITIME

N° 000054

Objet de souscription: _____ Code _____ N° 00001

Police d'assurance sur facultés N° _____ Date d'effet: _____ Date d'échéance: _____	Souscripteur: _____ Adresse: _____ Assuré: _____ Adresse: _____ Tél: _____	Ordre d'assurance N°: _____ Du: _____ N° Client _____
--	--	--

Primé assurée en FCFA _____ En lettres _____ Navire chargeur: _____ NOM: _____ Pavillon: _____ Date de 1er mise en circulation: _____ Tonnage: _____ Autres informations: _____	Désignation des marchandises : Nature: _____ Marque de chaque marchandise: _____ Emballage: _____ Poids total: _____ Nombre de colis: _____
--	---

Chargement : - En cale ? _____ - En pontée ? _____ - En chambre froide ou frigorifique ? _____ Garantie de la détérioration résultant de l'arrêt des machines en chambre froide ? _____	Itinéraire : Port d'embarquement: _____ Port de débarquement: _____ Via (transbordement): _____ Date présumée d'embarquement: _____ Date présumée de débarquement: _____
--	--

Conditions d'assurance : - Risque ordinaire ? _____ - Risque de guerre ? _____ Autres: _____	Voyage complémentaire de _____ à _____ Moyen de transport: _____ lieu actuel des marchandises: _____ déportage chez le destinataire ? _____ chez le transitaire ? _____
--	--

Garantie choisie : - Rap sauf ? _____ - Tous risques : ? _____ - Tous risques + vol : ? _____ - Perte totale (export) ? _____ - Autres: _____	Conditions de règlement des sinistres : - Intégral et sans franchise ? _____ - Avec Franchise de : _____ - Avec exclusion de : _____
---	--

Constatations des Avaries:
 en cas d'avaries, pertes et/ou manquants, les réceptionnaires devront s'adresser pour constatations à: _____

Répartition de la coassurance

PRIME	
Désignation	Montant
R.O	_____
R.G	_____
autre	_____
prime transbordement :	_____
prime voyage complémentaire :	_____
Autres surprimes	_____
Accessoires	_____
T.A	_____
PTTC	_____

Fait en un seul exemplaire original
 à _____, le _____

NOM et signature du souscripteur _____

Nom et signature de l'aperteur (pour le compte des coassureurs) _____



Société anonyme au Capital social de 1 000 000 000 FCFA entièrement libéré
 Siège Social 1124 Rue Manga Bell - B.P : 105 DOUALA
 Tél : (237) 342 92 03 / 342 34 18 - Fax : (237) 343 03 24
 Email : groupesnac@snac.cm
 R.C. N° 4573 - N° Contribuable : M0 1740000344 U

CERTIFICAT D'ASSURANCE INSURANCE CERTIFICATE

N° **0116304**

Sauf indication contraire, le présent certificat est établi en un seul exemplaire **ORIGINAL**

Unless othrewise stated, this insurance certificate is issued with one ORIGINAL copy

Assuré agissant pour le compte de qui il appartiendra <i>Insured acting for this own account as well as for account for whom it may concern</i>	Application à la police N° <i>Applying to policy Nr</i>	Date : <i>Date :</i>
Description des marchandises : <i>Description of the cargo :</i>	Poids <i>Weight :</i>	N° <i>Nr</i>
	Marque : <i>Make :</i>	
Navire de mer et/ou autre moyen de transport <i>Vessel and/or other means of transport</i>	Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels <i>Voyage - Place of transit or for transhipment</i>	
En cas d'avaries à destination, pour les contestations s'adresser à/ <i>In the event of damages at final destination, survey report must be carried out by :</i>	Pour le paiement des dommages susceptibles d'être mis à la charge des assureurs, adresser le dossier complet à / <i>For the payment of claims duly covered, submit complete claims files to :</i>	
Valeur assurée (chiffres) <i>Sum insured (in figures)</i>	(Lettres) <i>(In words)</i>	
Conditions générales <i>General Conditions</i>	Ordre ou avis d'aliment / <i>Order or advice of declaration</i>	N° <i>Nr</i> Date : <i>Date :</i>

RESUME DES PRINCIPALES CONDITIONS D'ASSURANCES/PRECIS OF INSURANCE CONDITIONS :

Perte totale *Total loss* Perte totale + délaissement *Total loss + abandonment* Accidents caractérisés *Accidental loss damage*
 FAP/Absolument *Absolute FPA* FAP/Sauf *FPA* FAP/Sauf + disparition *FPA+disapearance*
 Tous risques (Cond. Génér) Tous risques (Extension garantie) Cas par cas *Case by case*

PRIME / <i>PRIMUM</i>	TAUX / <i>RATE</i>	MONTANT / <i>AMOUNT</i>	Date / <i>Date</i>	
Prime nette/Net premium RO/OR RG/WR			Signature de l'assuré / <i>Signature of the insured</i>	Cachet & Signature de l'assureur / <i>Stamp and Signature of the insurer</i>
Droits douanes <i>Custom duty</i>				
Surprime âge <i>Extra premium age</i>				
Pavillon <i>Flag</i>				
Séjour à quai <i>Stay in the wharf</i>				
Transbordement <i>Transhipment</i>				
Prime nette <i>Net premium</i>				
Accessoires <i>Accessories</i>				
TVA <i>VAT</i>				
Fichier ASAC TTC		600		
PRIME TOTALE / <i>TOTAL PRIMUM</i>				

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation. Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.

All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.

The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.

RAPPEL DES FORMALITES ESSENTIELLES A REMPLIR EN CAS DE SINISTRE

- 1- Prendre, provoquer ou requérir toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation pour protéger les biens assurés ou limiter les dommages dont ils sont atteints.
- 2- Requérir l'intervention du commissaire d'avaries au plus tard dans un délai de **60 jours après que les marchandises auront été déchargées du navire ou du véhicule de transport. Ce délai étant réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.**
- 3- Conserver tous droits et recours contre les transporteurs et/ou tous autres tiers responsables
- 4- Présenter la réclamation aux assureurs dans les plus brefs délais afin d'éviter les prescriptions applicables

CONSERVATION DES RECOURS

Se conformer aux lois, usages et règlements locaux qui sont variables, mais en règle générale :

1- EN CAS DE DOMMAGES APPARENTS

- a) Avant de prendre livraison de marchandises, faire sur le reçu de livraison des réserves précises et mentionnant les marques, numéros, nombre et poids des colis litigieux, s'abstenir rigoureusement d'enlever les colis avant qu'un procès-verbal PV ait été délivré ou qu'une expertise contradictoire ait eu lieu.
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou tiers responsable, l'informant des dommages constatés

2- EN CAS DE DOMMAGES NE SE REVELANT QU'APRES LA LIVRAISON

- a) Arrêter aussitôt le déballage et convoquer le commissaire d'avaries
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou autre tiers responsable, l'informant des dommages constatés

3- DANS TOUS LES AUTRES CAS convoquer à l'expertise par lettre recommandée, le transporteur et/ou autre tiers responsable. Si le transporteur, régulièrement convoqué n'est pas présent à l'expertise, ne pas procéder cette expertise et après avis du commissaire d'avaries, provoquer une expertise judiciaire si avarie importante et notamment en cas de vol et de réserves au connaissance.

4- INTERROMPRE LA PRESCRIPTION à l'égard du transporteur et/ou autre tiers responsable si les dossiers complets ne sont pas remis aux assureurs **au plus tard un mois avant l'échéance de cette prescription.**

AVARIE COMMUNE

Signer les compromis ou engagement à contribuer, en faisant précéder la signature de la mention manuscrite suivante : " sous réserve de contester s'il y a lieu le principe même de l'avarie commune et les chiffres ".
RAPPEL DES PIECES A FOURNIR A L'APPUI DE LA RECLAMATION A PRESENTER AUX ASSUREURS POUR TOUTE RECLAMATION

- Certificat d'assurance original ;
- Copie des factures d'origine de la marchandise et des frais divers engagés ;
- Titres de transports originaux ;

EN OUTRE, AJOUTER A CES PIECES

1- AVARIES PARTICULIERES

- Certificat du commissaire d'avaries ;
- Eventuellement : constat du transporteur, notes de poids, etc...
- Correspondance relative aux réserves faites contre les responsables

2- COLIS NON DELIVRES

Joindre en plus l'attestation définitive de non livraison délivrée par le tiers présumé responsable

3- AVARIE COMMUNE

- a) Contribution provisoire, reçu de contribution provisoire régulièrement endossé en blanc par la personne qui a versé la contribution
- MODELE DE LETTRE A EXPEDIER RECOMMANDEE

Monsieur l'Agent de...

Nous vous confirmons qu'il a été débarqué du... pour notre compte (colis, nombre, nature de la marchandise, marque, numéros), dont l'aspect extérieur laisse présumer des dommages.

Nous vous déclarons faire de ce chef, toutes protestations et réserves contre votre Compagnie, entendant formellement vous rendre responsable du préjudice qui pourrait nous être causé et vous prions de vous faire représenter, tous droits réservés, à l'expertise amiable qui aura lieu (lieu, jour, heure)

PROCEDURE TO FOLLOW IN CASE OF LOSS OR DAMAGE

- 1- All necessary and/or salvage must be taken and/or required, according to the situation, to preserve the insured goods or minimise the extension of loss and/or damage
- 2- Application for survey must be made to the Average Agent within **60 days after the goods have been discharged from the vessel or the conveyance or within 15 days when the place of delivery is unland.**
- 3- All rights and recourse against carriers and/or any other parties responsible must be preserved to enable these rights to be subrogated to the insurers.
- 4- Claim must be filed through the insurers with the shortest delay, not to be time barred,

PRESERVATION OF RIGHTS RECOVERIES

Laws, local regulations and usage may vary but complied with and, in any case, the following points must be taken in any consideration.

1- APPARENT DAMAGE

- a) When taking delivery of goods, precise details must be noted on the delivery order including marks, numbers, quantities and weights of damages packages, refrain from taking up the packages before a survey report (proces verbal) has been issued or a survey held in presence of both parties
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

2- DAMAGE DISCOVERED AFTER DELIVERY

- a) To cease unpacking immediately and to apply to the Average Agent for survey
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

3- IN ALL CASES carriers and/or any other liable parties should be invited by registered letter to attend survey. If the carrier, although duly invited, is not present at the survey, that survey must not be held. After consultation with the surveyor, steps must be taken to obtain a judicial survey, in case of extensive damage and particularly in case of theft and reservation on the bill of landing.

4- TO ENSURE THAT CLAIMS ARE NOT TIME BARRED if the complete set of claims documents cannot be submitted to the insurers **at the latest one month before the expiry** of the time limit against the carriers and/or liable parties, necessary action must be taken to obtain an extension of time limit.

GENERAL AVERAGE

On any Average Bond the following endorsement should appear before signature : " subject to the right to contest, if need be, the admissibility of General Average and the amounts "

DOCUMENTS TO BE SUPPLIED IN SUPPORT OF CLAIMS FILED THROUGH THE INSURERS FOR ALL CLAIMS

- Original certificate of insurance ;
- Copy of invoices of merchandises and various expenses incurred ;
- Original bill of landing and/or similar documents for other means of transport

OTHER NECESSARY DOCUMENTS

1- PARTICULAR AVERAGE

- Survey report ;
- Eventually : certified report of the carrier, weight notes, etc...
- Correspondence relating to reserves made against other responsible parties

2- FOR NON DELIVERIES

Also include the confirmation definitive of non delivery given by the party presumed to be responsible

3- FOR GENERAL AVERAGE

- a) Deposit, Deposit Receipt correctly endorsed in blank by the person who has paid the Deposit

SPECIMEN LETTER NOTIFYING RESERVATIONS TO BE SENT BY REGISTERED POST

The Agent at...

Dear Sir

We confirm that there have been landed from the... for our account...(package, number, nature of goods, mark, number)...the external appearance of which gives rise to a presumption of damage.

We therefore hereby make all protest and reservation against your company : we expressly hold you responsible for any loss we may sustain and we request you to arrange to be represented, without prejudice, at the non judicial survey which will be held at...(place, day, time)

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation. Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.

All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.

The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.



Société anonyme au Capital social de 1 000 000 000 FCFA entièrement libéré
 Siège Social 1124 Rue Manga Bell - B.P : 105 DOUALA
 Tél : (237) 342 92 03 / 342 34 18 - Fax : (237) 343 03 24
 Email : groupesnac@snac.cm
 R.C. N° 4573 - N° Contribuable : M0 17400000344 U

CERTIFICAT D'ASSURANCE INSURANCE CERTIFICATE

N° **0116304**

Sauf indication contraire, le présent certificat est établi en un seul exemplaire **ORIGINAL**
Unless otherwise stated, this insurance certificate is issued with one ORIGINAL copy

Assuré agissant pour le compte de qui il appartiendra <i>Insured acting for this own account as well as for account for whom it may concern</i>	Application à la police N° <i>Applying to policy Nr</i>	Date : <i>Date :</i>
Description des marchandises : <i>Description of the cargo :</i>	Poids N° <i>Weight : Nr</i>	
	Marque : <i>Make :</i>	
Navire de mer et/ou autre moyen de transport <i>Vessel and/or other means of transport</i>	Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels <i>Voyage - Place of transit or for transshipment</i>	
En cas d'avaries à destination, pour les contestations s'adresser à/ <i>In the event of damages at final destination, survey report must be carried out by :</i>	Pour le paiement des dommages susceptibles d'être mis à la charge des assureurs, adresser le dossier complet à / <i>For the payment of claims duly covered, submit complete claims files to :</i>	
Valeur assurée (chiffres) <i>Sum insured (in figures)</i>	(Lettres) <i>(In words)</i>	
Conditions générales <i>General Conditions</i>	Ordre ou avis d'aliment / <i>Order or advice of declaration</i>	N° <i>Nr</i> Date : <i>Date :</i>

RESUME DES PRINCIPALES CONDITIONS D'ASSURANCES/PRECIS OF INSURANCE CONDITIONS :

Perte totale *Total loss* Perte totale + délaissement *Total loss + abandonment* Accidents caractérisés *Accidental loss damage*
 FAP/Absolument *Absolute FPA* FAP/Sauf *FPA* FAP/Sauf + disparition *FPA+disappearance*
 Tous risques (Cond. Génér) Tous risques (Extension garantie) Cas par cas *Case by case*

PRIME / <i>PRIMUM</i>	TAUX / <i>RATE</i>	MONTANT / <i>AMOUNT</i>	Date / <i>Date</i>	
Prime nette/Net premium RO/OR RG/WR			Signature de l'assuré / <i>Signature of the insured</i>	Cachet & Signature de l'assureur / <i>Stamp and Signature of the insurer</i>
Droits douanes <i>Custom duty</i>				
Surprime âge <i>Extra premium age</i>				
Pavillon <i>Flag</i>				
Séjour à quai <i>Stay in the wharf</i>				
Transbordement <i>Transshipment</i>				
Prime nette <i>Net premium</i>				
Accessoires <i>Accessories</i>				
TVA <i>VAT</i>				
Fichier ASAC TTC		600		
PRIME TOTALE / <i>TOTAL PRIMUM</i>				

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation. Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.
All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.
The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.

RAPPEL DES FORMALITES ESSENTIELLES A REEMPLIR EN CAS DE SINISTRE

- 1- Prendre, provoquer ou requérir toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation pour protéger les biens assurés ou limiter les dommages dont ils sont atteints.
- 2- Requérir l'intervention du commissaire d'avaries au plus tard dans un délai de **60 jours après que les marchandises auront été déchargées du navire ou du véhicule de transport. Ce délai étant réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.**
- 3- Conserver tous droits et recours contre les transporteurs et/ou tous autres tiers responsables
- 4- Présenter la réclamation aux assureurs dans les plus brefs délais afin d'éviter les prescriptions applicables

CONSERVATION DES RECOURS

Se conformer aux lois, usages et règlements locaux qui sont variables, mais en règle générale :

1- EN CAS DE DOMMAGES APPARENTS

- a) Avant de prendre livraison de marchandises, faire sur le reçu de livraison des réserves précises et mentionnant les marques, numéros, nombre et poids des colis litigieux, s'abstenir rigoureusement d'enlever les colis avant qu'un procès-verbal PV ait été délivré ou qu'une expertise contradictoire ait eu lieu.
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou tiers responsable, l'informant des dommages constatés

2- EN CAS DE DOMMAGES NE SE REVELANT QU'APRES LA LIVRAISON

- a) Arrêter aussitôt le déballage et convoquer le commissaire d'avaries
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou autre tiers responsable, l'informant des dommages constatés

3- DANS TOUS LES AUTRES CAS convoquer à l'expertise par lettre recommandée, le transporteur et/ou autre tiers responsable. Si le transporteur, régulièrement convoqué n'est pas présent à l'expertise, ne pas procéder cette expertise et après avis du commissaire d'avaries, provoquer une expertise judiciaire si avarie importante et notamment en cas de vol et de réserves au connaissance.

4- INTERROMPRE LA PRESCRIPTION à l'égard du transporteur et/ou autre tiers responsable si les dossiers complets ne sont pas remis aux assureurs **au plus tard un mois avant l'échéance de cette prescription.**

AVARIE COMMUNE

Signer les compromis ou engagement à contribuer, en faisant précéder la signature de la mention manuscrite suivante : " sous réserve de contester s'il y a lieu le principe même de l'avarie commune et les chiffres ".

RAPPEL DES PIÈCES A FOURNIR A L'APPUI DE LA RECLAMATION A PRESENTER AUX ASSUREURS POUR TOUTE RECLAMATION

- Certificat d'assurance original ;
- Copie des factures d'origine de la marchandise et des frais divers engagés ;
- Titres de transports originaux ;

EN OUTRE, AJOUTER A CES PIÈCES

1- AVARIES PARTICULIERES

- Certificat du commissaire d'avaries ;
- Eventuellement : constat du transporteur, notes de poids, etc...
- Correspondance relative aux réserves faites contre les responsables

2- COLIS NON DELIVRES

Joindre en plus l'attestation définitive de non livraison délivrée par le tiers présumé responsable

3- AVARIE COMMUNE

- a) Contribution provisoire, reçu de contribution provisoire régulièrement endossé en blanc par la personne qui a versé la contribution

MODELE DE LETTRE A EXPEDIER RECOMMANDEE

Monsieur l'Agent de...

Nous vous confirmons qu'il a été débarqué du... pour notre compte (colis, nombre, nature de la marchandise, marque, numéros), dont l'aspect extérieur laisse présumer des dommages.

Nous vous déclarons faire de ce chef, toutes protestations et réserves contre votre Compagnie, entendant formellement vous rendre responsable du préjudice qui pourrait nous être causé et vous prions de vous faire représenter, tous droits réservés, à l'expertise amiable qui aura lieu (lieu, jour, heure)

PROCEDURE TO FOLLOW IN CASE OF LOSS OR DAMAGE

- 1- All necessary and/or salvage must be taken and/or required, according to the situation, to preserve the insured goods or minimise the extension of loss and/or damage
- 2- Application for survey must be made to the Average Agent within **60 days after the goods have been discharged from the vessel or the conveyance or within 15 days when the place of delivery is unland.**
- 3- All rights and recourse against carriers and/or any other parties responsible must be preserved to enable these rights to be subrogated to the insurers.
- 4- Claim must be filed through the insurers with the shortest delay, not to be time barred,

PRESERVATION OF RIGHTS RECOVERIES

Laws, local regulations and usage may vary but complied with and, in any case, the following points must be taken in any consideration.

1- APPARENT DAMAGE

- a) When taking delivery of goods, precise details must be noted on the delivery order including marks, numbers, quantities and weights of damages packages, refrain from taking up the packages before a survey report (proces verbal) has been issued or a survey held in presence of both parties
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

2- DAMAGE DISCOVERED AFTER DELIVERY

- a) To cease unpacking immediately and to apply to the Average Agent for survey
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

3- IN ALL CASES carriers and/or any other liable parties should be invited by registered letter to attend survey. If the carrier, although duly invited, is not present at the survey, that survey must not be held. After consultation with the surveyor, steps must be taken to obtain a judicial survey, in case of extensive damage and particularly in case of theft and reservation on the bill of landing.

4- TO ENSURE THAT CLAIMS ARE NOT TIME BARRED if the complete set of claims documents cannot be submitted to the insurers **at the latest one month before the expiry** of the time limit against the carriers and/or liable parties, necessary action must be taken to obtain an extension of time limit.

GENERAL AVERAGE

On any Average Bond the following endorsement should appear before signature : " subject to the right to contest, if need be, the admissibility of General Average and the amounts ".

DOCUMENTS TO BE SUPPLIED IN SUPPORT OF CLAIMS FILED THROUGH THE INSURERS FOR ALL CLAIMS

- Original certificate of insurance ;
- Copy of invoices of merchandises and various expenses incurred ;
- Original bill of landing and/or similar documents for other means of transport

OTHER NECESSARY DOCUMENTS

1- PARTICULAR AVERAGE

- Survey report ;
- Eventually : certified report of the carrier, weight notes, etc...
- Correspondence relating to reserves made against other responsible parties

2- FOR NON DELIVERIES

Also include the confirmation definitive of non delivery given by the party presumed to be responsible

3- FOR GENERAL AVERAGE

- a) Deposit, Deposit Receipt correctly endorsed in blank by the person who has paid the Deposit

SPECIMEN LETTER NOTIFYING RESERVATIONS TO BE SENT BY REGISTERED POST

The Agent at...

Dear Sir

We confirm that there have been landed from the... for our account...(package, number, nature of goods, mark, number)...the external appearance of which gives rise to a presumption of damage.

We therefore hereby make all protest and reservation against your company : we expressly hold you responsible for any loss we may sustain and we request you to arrange to be represented, without prejudice, at the non judicial survey which will be held at...(place, day, time)

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation. Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.

All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.

The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.



Société anonyme au Capital social de 1 000 000 000 FCFA entièrement libéré
 Siège Social 1124 Rue Manga Bell - B.P : 105 DOUALA
 Tél : (237) 342 92 03 / 342 34 18 - Fax : (237) 343 03 24
 Email : groupesnac@snac.cm
 R.C. N° 4573 - N° Contribuable : M0 17400000344 U

CERTIFICAT D'ASSURANCE INSURANCE CERTIFICATE

N° **0116304**

Sauf indication contraire, le présent certificat est établi en un seul exemplaire **ORIGINAL**
Unless otherwise stated, this insurance certificate is issued with one ORIGINAL copy

Assuré agissant pour le compte de qui il appartiendra <i>Insured acting for this own account as well as for account for whom it may concern</i>	Application à la police N° <i>Applying to policy Nr</i>	Date : <i>Date :</i>
Description des marchandises : <i>Description of the cargo :</i>	Poids N° <i>Weight : Nr</i>	
	Marque : <i>Make :</i>	
Navire de mer et/ou autre moyen de transport <i>Vessel and/or other means of transport</i>	Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels <i>Voyage - Place of transit or for transshipment</i>	
En cas d'avaries à destination, pour les contestations s'adresser à/ <i>In the event of damages at final destination, survey report must be carried out by :</i>	Pour le paiement des dommages susceptibles d'être mis à la charge des assureurs, adresser le dossier complet à / <i>For the payment of claims duly covered, submit complete claims files to :</i>	
Valeur assurée (chiffres) <i>Sum insured (in figures)</i>	(Lettres) <i>(In words)</i>	
Conditions générales <i>General Conditions</i>	Ordre ou avis d'aliment / <i>Order or advice of declaration</i>	N° <i>Nr</i> Date : <i>Date :</i>

RESUME DES PRINCIPALES CONDITIONS D'ASSURANCES/PRECIS OF INSURANCE CONDITIONS :

Perte totale *Total loss* Perte totale + délaissement *Total loss + abandonment* Accidents caractérisés *Accidental loss damage*
 FAP/Absolument *Absolute FPA* FAP/Sauf *FPA* FAP/Sauf + disparition *FPA+disappearance*
 Tous risques (Cond. Génér) Tous risques (Extension garantie) Cas par cas *Case by case*

PRIME / <i>PRIMUM</i>	TAUX / <i>RATE</i>	MONTANT / <i>AMOUNT</i>	Date / <i>Date</i>
Prime nette/Net premium RO/OR RG/WR			Signature de l'assuré / <i>Signature of the insured</i>
Droits douanes <i>Custom duty</i>			Cachet & Signature de l'assureur / <i>Stamp and Signature of the insurer</i>
Surprime âge <i>Extra premium age</i>			
Pavillon <i>Flag</i>			
Séjour à quai <i>Stay in the wharf</i>			
Transbordement <i>Transshipment</i>			
Prime nette <i>Net premium</i>			
Accessoires <i>Accessories</i>			
TVA <i>VAT</i>			
Fichier ASAC TTC		600	
PRIME TOTALE / <i>TOTAL PRIMUM</i>			

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation. Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.
All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.
The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.

RAPPEL DES FORMALITES ESSENTIELLES A REMPLIR EN CAS DE SINISTRE

- 1- Prendre, provoquer ou requérir toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation pour protéger les biens assurés ou limiter les dommages dont ils sont atteints.
- 2- Requérir l'intervention du commissaire d'avaries au plus tard dans un délai de **60 jours après que les marchandises auront été déchargées du navire ou du véhicule de transport. Ce délai étant réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.**
- 3- Conserver tous droits et recours contre les transporteurs et/ou tous autres tiers responsables
- 4- Présenter la réclamation aux assureurs dans les plus brefs délais afin d'éviter les prescriptions applicables

CONSERVATION DES RECOURS

Se conformer aux lois, usages et règlements locaux qui sont variables, mais en règle générale :

1- EN CAS DE DOMMAGES APPARENTS

- a) Avant de prendre livraison de marchandises, faire sur le reçu de livraison des réserves précises et mentionnant les marques, numéros, nombre et poids des colis litigieux, s'abstenir rigoureusement d'enlever les colis avant qu'un procès-verbal PV ait été délivré ou qu'une expertise contradictoire ait eu lieu.
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou tiers responsable, l'informant des dommages constatés

2- EN CAS DE DOMMAGES NE SE REVELANT QU'APRES LA LIVRAISON

- a) Arrêter aussitôt le déballage et convoquer le commissaire d'avaries
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou autre tiers responsable, l'informant des dommages constatés

3- DANS TOUS LES AUTRES CAS convoquer à l'expertise par lettre recommandée, le transporteur et/ou autre tiers responsable. Si le transporteur, régulièrement convoqué n'est pas présent à l'expertise, ne pas procéder cette expertise et après avis du commissaire d'avaries, provoquer une expertise judiciaire si avarie importante et notamment en cas de vol et de réserves au connaissance.

4- INTERROMPRE LA PRESCRIPTION à l'égard du transporteur et/ou autre tiers responsable si les dossiers complets ne sont pas remis aux assureurs **au plus tard un mois avant l'échéance de cette prescription.**

AVARIE COMMUNE

Signer les compromis ou engagement à contribuer, en faisant précéder la signature de la mention manuscrite suivante : " sous réserve de conteste s'il y a lieu le principe même de l'avarie commune et les chiffres ".

RAPPEL DES PIECES A FOURNIR A L'APPUI DE LA RECLAMATION A PRESENTER AUX ASSUREURS POUR TOUTE RECLAMATION

- Certificat d'assurance original ;
- Copie des factures d'origine de la marchandise et des frais divers engagés ;
- Titres de transports originaux ;

EN OUTRE, AJOUTER A CES PIECES

1- AVARIES PARTICULIERES

- Certificat du commissaire d'avaries ;
- Eventuellement : constat du transporteur, notes de poids, etc...
- Correspondance relative aux réserves faites contre les responsables

2- COLIS NON DELIVRES

Joindre en plus l'attestation définitive de non livraison délivrée par le tiers présumé responsable

3- AVARIE COMMUNE

- a) Contribution provisoire, reçu de contribution provisoire régulièrement endossé en blanc par la personne qui a versé la contribution

MODELE DE LETTRE A EXPEDIER RECOMMANDEE

Monsieur l'Agent de...

Nous vous confirmons qu'il a été débarqué du... pour notre compte (colis, nombre, nature de la marchandise, marque, numéros), dont l'aspect extérieur laisse présumer des dommages.

Nous vous déclarons faire de ce chef, toutes protestations et réserves contre votre Compagnie, entendant formellement vous rendre responsable du préjudice qui pourrait nous être causé et vous prions de vous faire représenter, tous droits réservés, à l'expertise amiable qui aura lieu (lieu, jour, heure)

PROCEDURE TO FOLLOW IN CASE OF LOSS OR DAMAGE

- 1- All necessary and/or salvage must be taken and/or required, according to the situation, to preserve the insured goods or minimise the extension of loss and/or damage
- 2- Application for survey must be made to the Average Agent within **60 days after the goods have been discharged from the vessel or the conveyance or within 15 days when the place of delivery is unland.**
- 3- All rights and recourse against carriers and/or any other parties responsible must be preserved to enable these rights to be subrogated to the insurers.
- 4- Claim must be filed through the insurers with the shortest delay, not to be time barred.

PRESERVATION OF RIGHTS RECOVERIES

Laws, local regulations and usage may vary but complied with and, in any case, the following points must be taken in any consideration.

1- APPARENT DAMAGE

- a) When taking delivery of goods, precise details must be noted on the delivery order including marks, numbers, quantities and weights of damages packages, refrain from taking up the packages before a survey report (proces verbal) has been issued or a survey held in presence of both parties
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

2- DAMAGE DISCOVERED AFTER DELIVERY

- a) To cease unpacking immediately and to apply to the Average Agent for survey
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

3- IN ALL CASES carriers and/or any other liable parties should be invited by registered letter to attend survey. If the carrier, although duly invited, is not present at the survey, that survey must not be held. After consultation with the surveyor, steps must be taken to obtain a judicial survey, in case of extensive damage and particularly in case of theft and reservation on the bill of landing.

4- TO ENSURE THAT CLAIMS ARE NOT TIME BARRED if the complete set of claims documents cannot be submitted to the insurers **at the latest one month before the expiry** of the time limit against the carriers and/or liable parties, necessary action must be taken to obtain an extension of time limit.

GENERAL AVERAGE

On any Average Bond the following endorsement should appear before signature : " subject to the right to contest, if need be, the admissibility of General Average and the amounts ".

DOCUMENTS TO BE SUPPLIED IN SUPPORT OF CLAIMS FILED THROUGH THE INSURERS FOR ALL CLAIMS

- Original certificate of insurance ;
- Copy of invoices of merchandises and various expenses incurred ;
- Original bill of landing and/or similar documents for other means of transport

OTHER NECESSARY DOCUMENTS

1- PARTICULAR AVERAGE

- Survey report ;
- Eventually : certified report of the carrier, weight notes, etc...
- Correspondence relating to reserves made against other responsible parties

2- FOR NON DELIVERIES

Also include the confirmation definitive of non delivery given by the party presumed to be responsible

3- FOR GENERAL AVERAGE

a) Deposit,
Deposit Receipt correctly endorsed in blank by the person who has paid the Deposit

SPECIMEN LETTER NOTIFYING RESERVATIONS TO BE SENT BY REGISTERED POST

The Agent at...

Dear Sir

We confirm that there have been landed from the... for our account...(package, number; nature of goods, mark, number)...the external appearance of which gives rise to a presumption of damage.

We therefore hereby make all protest and reservation against your company : we expressly hold you responsible for any loss we may sustain and we request you to arrange to be represented, without prejudice, at the non judicial survey which will be held at...(place, day, time)

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation. Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.

All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.

The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.



Société anonyme au Capital social de 1 000 000 000 FCFA entièrement libéré
 Siège Social 1124 Rue Manga Bell - B.P : 105 DOUALA
 Tél : (237) 342 92 03 / 342 34 18 - Fax : (237) 343 03 24
 Email : groupesnac@snac.cm
 R.C. N° 4573 - N° Contribuable : M0 1740000344 U

CERTIFICAT D'ASSURANCE INSURANCE CERTIFICATE

N° **0116304**

Sauf indication contraire, le présent certificat est établi en un seul exemplaire **ORIGINAL**

Unless otherwise stated, this insurance certificate is issued with one ORIGINAL copy

Assuré agissant pour le compte de qui il appartiendra <i>Insured acting for this own account as well as for account for whom it may concern</i>	Application à la police <i>Applying to policy</i>	N° <i>Nr</i>	Date : <i>Date :</i>
Description des marchandises : <i>Description of the cargo :</i>	Poids <i>Weight :</i>	N° <i>Nr</i>	
	Marque : <i>Make :</i>		
Navire de mer et/ou autre moyen de transport <i>Vessel and/or other means of transport</i>	Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels <i>Voyage - Place of transit or for transhipment</i>		
En cas d'avaries à destination, pour les contestations s'adresser à/ <i>In the event of damages at final destination, survey report must be carried out by :</i>	Pour le paiement des dommages susceptibles d'être mis à la charge des assureurs, adresser le dossier complet à / <i>For the payment of claims duly covered, submit complete claims files to :</i>		
Valeur assurée (chiffres) <i>Sum insured (in figures)</i>	(Lettres) <i>(In words)</i>		
Conditions générales <i>General Conditions</i>	Ordre ou avis d'aliment / <i>Order or advice of declaration</i>	N° <i>Nr</i>	Date : <i>Date :</i>

RÉSUMÉ DES PRINCIPALES CONDITIONS D'ASSURANCES/PRECIS OF INSURANCE CONDITIONS :

Perte totale *Total loss* Perte totale + délaissement *Total loss + abandonment* Accidents caractérisés *Accidental loss damage*
 FAP/Absolument *Absolute FPA* FAP/Sauf *FPA* FAP/Sauf + disparition *FPA+disappearance*
 Tous risques (Cond. Génér.) Tous risques (Extension garantie) Cas par cas *Case by case*

PRIME / <i>PRIMUM</i>	TAUX / <i>RATE</i>	MONTANT / <i>AMOUNT</i>	Date / <i>Date</i>
Prime nette/Net premium RO/OR RG/WR			Signature de l'assuré / <i>Signature of the insured</i>
			Cachet & Signature de l'assureur / <i>Stamp and Signature of the insurer</i>
Droits douanes <i>Custom duty</i>			
Surprime âge <i>Extra premium age</i>			
Pavillon <i>Flag</i>			
Séjour à quai <i>Stay in the wharf</i>			
Transbordement <i>Transhipment</i>			
Prime nette <i>Net premium</i>			
Accessoires <i>Accessories</i>			
TVA <i>VAT</i>			
Fichier ASAC TTC		600	
PRIME TOTALE / <i>TOTAL PRIMUM</i>			

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation. Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.

All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.

The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.

RAPPEL DES FORMALITES ESSENTIELLES A REEMPLIR EN CAS DE SINISTRE

- 1- Prendre, provoquer ou requérir toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation pour protéger les biens assurés ou limiter les dommages dont ils sont atteints.
- 2- Requérir l'intervention du commissaire d'avaries au plus tard dans un délai de **60 jours après que les marchandises auront été déchargées du navire ou du véhicule de transport. Ce délai étant réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.**
- 3- Conserver tous droits et recours contre les transporteurs et/ou tous autres tiers responsables
- 4- Présenter la réclamation aux assureurs dans les plus brefs délais afin d'éviter les prescriptions applicables

CONSERVATION DES RECOURS

Se conformer aux lois, usages et règlements locaux qui sont variables, mais en règle générale :

1- EN CAS DE DOMMAGES APPARENTS

- a) Avant de prendre livraison de marchandises, faire sur le reçu de livraison des réserves précises et mentionnant les marques, numéros, nombre et poids des colis litigieux, s'abstenir rigoureusement d'enlever les colis avant qu'un procès-verbal PV ait été délivré ou qu'une expertise contradictoire ait eu lieu.
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou tiers responsable, l'informant des dommages constatés

2- EN CAS DE DOMMAGES NE SE REVELANT QU'APRES LA LIVRAISON

- a) Arrêter aussitôt le déballage et convoquer le commissaire d'avaries
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou autre tiers responsable, l'informant des dommages constatés

3- DANS TOUS LES AUTRES CAS convoquer à l'expertise par lettre recommandée, le transporteur et/ou autre tiers responsable. Si le transporteur, régulièrement convoqué n'est pas présent à l'expertise, ne pas procéder cette expertise et après avis du commissaire d'avaries, provoquer une expertise judiciaire si avarie importante et notamment en cas de vol et de réserves au connaissance.

4- INTERROMPRE LA PRESCRIPTION à l'égard du transporteur et/ou autre tiers responsable si les dossiers complets ne sont pas remis aux assureurs **au plus tard un mois avant l'échéance de cette prescription.**

AVARIE COMMUNE

Signer les compromis ou engagement à contribuer, en faisant précéder la signature de la mention manuscrite suivante : " sous réserve de contester s'il y a lieu le principe même de l'avarie commune et les chiffres ".

RAPPEL DES PIECES A FOURNIR A L'APPUI DE LA RECLAMATION A PRESENTER AUX ASSUREURS POUR TOUTE RECLAMATION

- Certificat d'assurance original ;
- Copie des factures d'origine de la marchandise et des frais divers engagés ;
- Titres de transports originaux ;

EN OUTRE, AJOUTER A CES PIECES

1- AVARIES PARTICULIERES

- Certificat du commissaire d'avaries ;
- Eventuellement : constat du transporteur, notes de poids, etc...
- Correspondance relative aux réserves faites contre les responsables

2- COLIS NON DELIVRES

Joindre en plus l'attestation définitive de non livraison délivrée par le tiers présumé responsable

3- AVARIE COMMUNE

- a) Contribution provisoire, reçu de contribution provisoire régulièrement endossé en blanc par la personne qui a versé la contribution

MODELE DE LETTRE A EXPEDIER RECOMMANDEE

Monsieur l'Agent de...

Nous vous confirmons qu'il a été débarqué du... pour notre compte (colis, nombre, nature de la marchandise, marque, numéros), dont l'aspect extérieur laisse présumer des dommages.

Nous vous déclarons faire de ce chef, toutes protestations et réserves contre votre Compagnie, entendant formellement vous rendre responsable du préjudice qui pourrait nous être causé et vous prions de vous faire représenter, tous droits réservés, à l'expertise amiable qui aura lieu (lieu, jour, heure)

PROCEDURE TO FOLLOW IN CASE OF LOSS OR DAMAGE

- 1- All necessary and/or salvage must be taken and/or required, according to the situation, to preserve the insured goods or minimise the extension of loss and/or damage
- 2- Application for survey must be made to the Average Agent within **60 days after the goods have been discharged from the vessel or the conveyance or within 15 days when the place of delivery is unland.**
- 3- All rights and recourse against carriers and/or any other parties responsible must be preserved to enable these rights to be subrogated to the insurers.
- 4- Claim must be filed through the insurers with the shortest delay, not to be time barred,

PRESERVATION OF RIGHTS RECOVERIES

Laws, local regulations and usage may vary but complied with and, in any case, the following points must be taken in any consideration.

1- APPARENT DAMAGE

- a) When taking delivery of goods, precise details must be noted on the delivery order including marks, numbers, quantities and weights of damages packages, refrain from taking up the packages before a survey report (proces verbal) has been issued or a survey held in presence of both parties
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

2- DAMAGE DISCOVERED AFTER DELIVERY

- a) To cease unpacking immediately and to apply to the Average Agent for survey
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

3- IN ALL CASES carriers and/or any other liable parties should be invited by registered letter to attend survey. If the carrier, although duly invited, is not present at the survey, that survey must not be held. After consultation with the surveyor, steps must be taken to obtain a judicial survey, in case of extensive damage and particularly in case of theft and reservation on the bill of landing.

4- TO ENSURE THAT CLAIMS ARE NOT TIME BARRED if the complete set of claims documents cannot be submitted to the insurers **at the latest one month before the expiry** of the time limit against the carriers and/or liable parties, necessary action must be taken to obtain an extension of time limit.

GENERAL AVERAGE

On any Average Bond the following endorsement should appear before signature : " subject to the right to contest, if need be, the admissibility of General Average and the amounts ".

DOCUMENTS TO BE SUPPLIED IN SUPPORT OF CLAIMS FILED THROUGH THE INSURERS FOR ALL CLAIMS

- Original certificate of insurance ;
- Copy of invoices of merchandises and various expenses incurred ;
- Original bill of landing and/or similar documents for other means of transport

OTHER NECESSARY DOCUMENTS

1- PARTICULAR AVERAGE

- Survey report ;
- Eventually : certified report of the carrier, weight notes, etc...
- Correspondence relating to reserves made against other responsible parties

2- FOR NON DELIVERIES

Also include the confirmation definitive of non delivery given by the party presumed to be responsible

3- FOR GENERAL AVERAGE

- a) Deposit, Deposit Receipt correctly endorsed in blank by the person who has paid the Deposit

SPECIMEN LETTER NOTIFYING RESERVATIONS TO BE SENT BY REGISTERED POST

The Agent at...

Dear Sir

We confirm that there have been landed from the... for our account...(package, number, nature of goods, mark, number)...the external appearance of which gives rise to a presumption of damage.

We therefore hereby make all protest and reservation against your company : we expressly hold you responsible for any loss we may sustain and we request you to arrange to be represented, without prejudice, at the non judicial survey which will be held at...(place, day, time)

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation. Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.

All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.

The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.



Société anonyme au Capital social de 1 000 000 000 FCFA entièrement libéré
 Siège Social 1124 Rue Manga Bell - B.P : 105 DOUALA
 Tél : (237) 342 92 03 / 342 34 18 - Fax : (237) 343 03 24
 Email : groupesnac@snac.cm
 R.C. N° 4573 - N° Contribuable : M0 1740000344 U

CERTIFICAT D'ASSURANCE INSURANCE CERTIFICATE

N° **0116304**

Sauf indication contraire, le présent certificat est établi en un seul exemplaire **ORIGINAL**
Unless otherwise stated, this insurance certificate is issued with one ORIGINAL copy

Assuré agissant pour le compte de qui il appartiendra <i>Insured acting for this own account as well as for account for whom it may concern</i>	Application à la police <i>Applying to policy</i>	N° <i>Nr</i>	Date : <i>Date :</i>
Description des marchandises : <i>Description of the cargo :</i>	Poids <i>Weight :</i>	N° <i>Nr</i>	
	Marque : <i>Make :</i>		
Navire de mer et/ou autre moyen de transport <i>Vessel and/or other means of transport</i>	Voyage assuré - Lieux de transit ou de transbordement éventuels <i>Voyage - Place of transit or for transshipment</i>		
En cas d'avaries à destination, pour les contestations s'adresser à / <i>In the event of damages at final destination, survey report must be carried out by :</i>	Pour le paiement des dommages susceptibles d'être mis à la charge des assureurs, adresser le dossier complet à / <i>For the payment of claims duly covered, submit complete claims files to :</i>		
Valeur assurée (chiffres) <i>Sum insured (in figures)</i>	(Lettres) <i>(In words)</i>		
Conditions générales <i>General Conditions</i>	Ordre ou avis d'aliment / <i>Order or advice of declaration</i>	N° <i>Nr</i>	Date : <i>Date :</i>

RESUME DES PRINCIPALES CONDITIONS D'ASSURANCES/PRECIS OF INSURANCE CONDITIONS :

Perte totale *Total loss* Perte totale + délaissement *Total loss + abandonnement* Accidents caractérisés *Accidental loss damage*
 FAP/Absolument *Absolute FPA* FAP/Sauf *FPA* FAP/Sauf + disparition *FPA+disapearance*
 Tous risques (Cond. Génér) Tous risques (Extension garantie) Cas par cas *Case by case*

PRIME / <i>PRIMUM</i>	TAUX / <i>RATE</i>	MONTANT / <i>AMOUNT</i>	Date / <i>Date</i>
Prime nette/Net premium RO/OR RG/WR			Signature de l'assuré / <i>Signature of the insured</i>
			Cachet & Signature de l'assureur / <i>Stamp and Signature of the insurer</i>
Droits douanes <i>Custom duty</i>			
Surprime âge <i>Extra premium age</i>			
Pavillon <i>Flag</i>			
Séjour à quai <i>Stay in the wharf</i>			
Transbordement <i>Transshipment</i>			
Prime nette <i>Net premium</i>			
Accessoires <i>Accessories</i>			
TVA <i>VAT</i>			
Fichier ASAC TTC		600	
PRIME TOTALE / <i>TOTAL PRIMUM</i>			

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation.
 Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.
All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.
The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.

RAPPEL DES FORMALITES ESSENTIELLES A REMPLIR EN CAS DE SINISTRE

- 1- Prendre, provoquer ou requérir toutes les mesures conservatoires ou de sauvetage que nécessite la situation pour protéger les biens assurés ou limiter les dommages dont ils sont atteints.
- 2- Requérir l'intervention du commissaire d'avaries au plus tard dans un délai de **60 jours après que les marchandises auront été déchargées du navire ou du véhicule de transport. Ce délai étant réduit à 15 jours lorsque le lieu de destination est un point de l'intérieur.**
- 3- Conserver tous droits et recours contre les transporteurs et/ou tous autres tiers responsables
- 4- Présenter la réclamation aux assureurs dans les plus brefs délais afin d'éviter les prescriptions applicables

CONSERVATION DES RECOURS

Se conformer aux lois, usages et règlements locaux qui sont variables, mais en règle générale :

1- EN CAS DE DOMMAGES APPARENTS

- a) Avant de prendre livraison de marchandises, faire sur le reçu de livraison des réserves précises et mentionnant les marques, numéros, nombre et poids des colis litigieux, s'abstenir rigoureusement d'enlever les colis avant qu'un procès-verbal PV ait été délivré ou qu'une expertise contradictoire ait eu lieu.
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou tiers responsable, l'informant des dommages constatés

2- EN CAS DE DOMMAGES NE SE REVELANT QU'APRES LA LIVRAISON

- a) Arrêter aussitôt le déballage et convoquer le commissaire d'avaries
- b) Expédier sans délai une lettre de réserves recommandée au transporteur et/ou autre tiers responsable, l'informant des dommages constatés

3- DANS TOUTS LES AUTRES CAS convoquer à l'expertise par lettre recommandée, le transporteur et/ou autre tiers responsable. Si le transporteur, régulièrement convoqué n'est pas présent à l'expertise, ne pas procéder cette expertise et après avis du commissaire d'avaries, provoquer une expertise judiciaire si avarie importante et notamment en cas de vol et de réserves au connaissance.

4- INTERROMPRE LA PRESCRIPTION à l'égard du transporteur et/ou autre tiers responsable si les dossiers complets ne sont pas remis aux assureurs **au plus tard un mois avant l'échéance de cette prescription.**

AVARIE COMMUNE

Signer les compromis ou engagement à contribuer, en faisant précéder la signature de la mention manuscrite suivante : " sous réserve de conteste s'il y a lieu le principe même de l'avarie commune et les chiffres ".
RAPPEL DES PIECES A FOURNIR A L'APPUI DE LA RECLAMATION A PRESENTER AUX ASSUREURS POUR TOUTE RECLAMATION

- Certificat d'assurance original ;
- Copie des factures d'origine de la marchandise et des frais divers engagés ;
- Titres de transports originaux ;

EN OUTRE, AJOUTER A CES PIECES

1- AVARIES PARTICULIERES

- Certificat du commissaire d'avaries ;
- Eventuellement : constat du transporteur, notes de poids, etc...
- Correspondance relative aux réserves faites contre les responsables

2- COLIS NON DELIVRES

Joindre en plus l'attestation définitive de non livraison délivrée par le tiers présumé responsable

3- AVARIE COMMUNE

a) Contribution provisoire, reçu de contribution provisoire régulièrement endossé en blanc par la personne qui a versé la contribution

MODELE DE LETTRE A EXPEDIER RECOMMANDEE

Monsieur l'Agent de...

Nous vous confirmons qu'il a été débarqué du... pour notre compte (colis, nombre, nature de la marchandise, marque, numéros), dont l'aspect extérieur laisse présumer des dommages.

Nous vous déclarons faire de ce chef, toutes protestations et réserves contre votre Compagnie, entendant formellement vous rendre responsable du préjudice qui pourrait nous être causé et vous prions de vous faire représenter, tous droits réservés, à l'expertise amiable qui aura lieu (lieu, jour, heure)

PROCEDURE TO FOLLOW IN CASE OF LOSS OR DAMAGE

- 1- All necessary and/or salvage must be taken and/or required, according to the situation, to preserve the insured goods or minimise the extension of loss and/or damage
- 2- Application for survey must be made to the Average Agent within **60 days after the goods have been discharged from the vessel or the conveyance or within 15 days when the place of delivery is unland.**
- 3- All rights and recourse against carriers and/or any other parties responsible must be preserved to enable these rights to be subrogated to the insurers.
- 4- Claim must be filed through the insurers with the shortest delay, not to be time barred

PRESERVATION OF RIGHTS RECOVERIES

Laws, local regulations and usage may vary but complied with and, in any case, the following points must be taken in any consideration.

1- APPARENT DAMAGE

- a) When taking delivery of goods, precise details must be noted on the delivery order including marks, numbers, quantities and weights of damages packages, refrain from taking up the packages before a survey report (proces verbal) has been issued or a survey held in presence of both parties
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

2- DAMAGE DISCOVERED AFTER DELIVERY

- a) To cease unpacking immediately and to apply to the Average Agent for survey
- b) Not later than 24 hours after delivery these details must be confirmed by a registered letter.

3- IN ALL CASES carriers and/or any other liable parties should be invited by registered letter to attend survey. If the carrier, although duly invited, is not present at the survey, that survey must not be held. After consultation with the surveyor, steps must be taken to obtain a judicial survey, in case of extensive damage and particularly in case of theft and reservation on the bill of landing.

4- TO ENSURE THAT CLAIMS ARE NOT TIME BARRED if the complete set of claims documents cannot be submitted to the insurers **at the latest one month before the expiry** of the time limit against the carriers and/or liable parties, necessary action must be taken to obtain an extension of time limit.

GENERAL AVERAGE

On any Average Bond the following endorsement should appear before signature : " subject to the right to contest, if need be, the admissibility of General Average and the amounts "

DOCUMENTS TO BE SUPPLIED IN SUPPORT OF CLAIMS FILED THROUGH THE INSURERS FOR ALL CLAIMS

- Original certificate of insurance ;
- Copy of invoices of merchandises and various expenses incurred ;
- Original bill of landing and/or similar documents for other means of transport

OTHER NECESSARY DOCUMENTS

1- PARTICULAR AVERAGE

- Survey report ;
- Eventually : certified report of the carrier, weight notes, etc...
- Correspondence relating to reserves made against other responsible parties

2- FOR NON DELIVERIES

Also include the confirmation definitive of non delivery given by the party presumed to be responsible

3- FOR GENERAL AVERAGE

a) Deposit,
Deposit Receipt correctly endorsed in blank by the person who has paid the Deposit

SPECIMEN LETTER NOTIFYING RESERVATIONS TO BE SENT BY REGISTERED POST

The Agent at...

Dear Sir

We confirm that there have been landed from the... for our account...(package, number, nature of goods, mark, number)...the external appearance of which gives rise to a presumption of damage.

We therefore hereby make all protest and reservation against your company : we expressly hold you responsible for any loss we may sustain and we request you to arrange to be represented, without prejudice, at the non judicial survey which will be held at...(place, day, time)

Toutes les indemnités pour pertes ou avaries seront payées entre les mains du porteur de l'original du certificat d'assurance et des pièces justificatives de la réclamation. Les assureurs pourront opposer aux bénéficiaires de l'assurance la compensation de la prime afférente dont ils revendiquent le bénéfice.

All indemnities for losses or damages will be paid in accordance with the terms and conditions of insurance to the bearer as this party of the ORIGINAL copy of the insurance certificate and of the supporting documents.

The insurers are duly authorized to compensate due premium against lawful claimant.

MEX

M. JAMU

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN

PAIX - TRAVAIL - PATRIE

LOI N° 75/14 du 8 décembre 1975
RENDANT OBLIGATOIRE L'ASSURANCE DES
MARCHANDISES OU FACULTES A L'IMPOR-
TATION.

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'assurance agréée au Cameroun, pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République Unie du Cameroun.

Cette assurance peut être souscrite directement auprès de l'organisme visé à l'article précédent ou par l'intermédiaire des personnes physiques ou morales habilitées conformément à la réglementation en vigueur à présenter des opérations d'assurance au Cameroun.

Article 2. - Un Décret fixe, les conditions d'application de la présente loi notamment 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 1er ci-dessus est punie d'une amende égale à 25 % 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 loi sera promulguée et publiée au Journal Officiel en français et en anglais.

YAOUNDE, le 8 décembre 1975

Stamp and signature area at the bottom right of the page.

DECRET N° 76/334 DU 6 AOUT 1976

Portant application de la loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou Facultés à l'importation.-

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

VU la Constitution du 2 juin 1972, modifiée et complétée

par la loi n° 75/1 du 9 mai 1975 ;

VU l'ordonnance n° 73/14 du 10 mai 1973 fixant la réglementation applicable aux opérations d'assurance ;

VU la loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou Facultés à l'importation ;

DECRETE

Article 1er. - L'obligation d'assurance instituée par l'article 1er de la loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 susvisée ne s'applique qu'aux marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB excède 500 000 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'auprès d'un organisme d'assurance agréé en République Unie du Cameroun.

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

Article 7.- La délivrance ou le renouvellement de toute licence d'importation doit être subordonnée à la production du document justificatif d'assurance visé aux articles 5 et 6 ci-dessus.

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

Article 9.- La forme et le contenu du document justificatif d'assurance devant être établi suivant un modèle fixé par arrêté.

Article 10.- Un arrêté conjoint du Ministre des Finances et du Ministre de l'Economie et du Plan fixe les conditions d'application des dispositions qui précèdent aux contrats d'importation en cours d'exécution à la date de signature du présent décret.

Le même arrêté détermine les modalités de contrôle applicable aux importations non soumises à autorisation préalable.

Article 11.- Le présent décret qui prend effet pour compter de la date de signature sera publié selon la procédure d'urgence et inséré au Journal Officiel en Français et en Anglais. /-

YAOUNDE, le 6 AOUT 1976

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

(é) MR. HADJ AHMADOU AHIDJO

BIBLIOGRAPHIE

I - OUVRAGES GENERAUX

- 1) GOUILBAULT (F), Constant (E) Eliashberd et Latrassé (M): **Les grands principes de l'assurance** 6^e Edition, Argus de l'assurance
- 2) Marcq (JP), **Risques et assurances transports**, Edition Argus de l'assurance
- 3) ROUSSEL (M), **L'assurance maritime, tradition et renouveau** ; la nouvelle revue maritime, septembre 1989
- 4) Landel (J.), Charré-Serveau (M) **Lexique des termes d'assurance**, Edition l'Argus de l'assurance.

II- ARTICLES

- Jean Marie Mariane, "Assurance maritime", in Guide National des professions maritimes, 2003
- Joseph BARO "La domiciliation de l'assurance transport : Etat des lieux et perspectives", intervention lors de la 28^e Assemblée Générale de la FANAF, 13-02-04 à Kigali.

III- COURS

- Jérôme YEATMAN, ***Assurances Transports et aviation***, DESS-A-IIA 2002-2004
- Pape NDIAYE, ***Assurance Maritime et Transports***, MST-A-IIA, 2002-2004

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.....	1
PREMIERE PARTIE :	
L'HARMONISATION DU CERTIFICAT MARITIME SUR LE MARCHE CAMEROUNAIS.....	4
Chapitre I : La justification de la standardisation.....	5
Section 1 : Causes et origines.....	5
§.1 <i>La législation en vigueur sur les marchés des Etats membres de la CIMA</i>	5
A – Les textes instituant la domiciliation et l'obligation d'assurance dans les pays membres de la CIMA.....	6
B – Autres dispositions communes aux textes.....	8
§.2 <i>Les conséquences de la crise économique</i>	9
A – La prolifération des certificats d'assurance.....	9
B - Les pratiques sur les taux de primes en « FAP Sauf... ».....	10
§.3 <i>Les manœuvres des fournisseurs étrangers</i>	10
Section 2 : Les objectifs de la standardisation.....	12
§.1 <i>Mieux sécuriser les marchandises</i>	12
§.2 <i>Sécuriser les primes d'assurance</i>	12
§.3 <i>Sécuriser les documents des assureurs pour garantir les recours</i>	12
Chapitre II : Le certificat harmonisé : un véritable contrat d'assurance.....	15
Section 1 : Dans sa forme.....	14
§.1 <i>Les mentions obligatoires</i>	16
§.2 <i>Les mentions particulières</i>	16
A – Les formalités à remplir en cas de sinistre.....	17
B – Liste des pièces à fournir à l'appui de la déclaration du sinistre.....	17
Section 2 : Le certificat harmonisé est une preuve d'assurance.....	18

DEUXIEME PARTIE :	
L'INCIDENCE DE L'HARMONISATION SUR LE DEVELOPPEMENT DE LA BRANCHE TRANSPORT.....	20
Chapitre III : Un apport certain pour l'essor de la sous-branche maritime.....	21
Section 1 : L'évolution du chiffre d'affaires des compagnies d'assurance.....	21
Section 2 : Le net recul de la fraude et le développement d'une rétention locale.....	24
<i>§.1 La régression des pratiques frauduleuses.....</i>	<i>25</i>
<i>§.2 Le développement d'une rétention locale.....</i>	<i>26</i>
A – L'évolution du nombre d'affaires nouvelles.....	26
B – L'amélioration de l'image de marque de l'assureur camerounais.....	27
Chapitre IV : Perspectives et suggestions.....	28
Section 1 : Un avenir incertain.....	28
<i>§.1 L'absence d'unanimité autour du nouveau certificat.....</i>	<i>28</i>
A – Le soulagement des compagnies d'assurance.....	29
B – Les inquiétudes exprimées par les intermédiaires et autres intervenants de la Filière.....	29
<i>§.2 Les limites des outils de contrôle.....</i>	<i>30</i>
A – Les blocages issus du « Comité FAL ».....	31
B – Le mutisme des Pouvoirs Publics.....	32
Section 2 : Suggestions et recommandations.....	33
<i>§. Informatiser le certificat maritime.....</i>	<i>33</i>
<i>§.2 Améliorer les prestations des assureurs.....</i>	<i>34</i>
<i>§.3 Mettre en place une Cellule assurance au Guichet Unique.....</i>	<i>34</i>
CONCLUSION.....	36
ANNEXES.....	i
BIBLIOGRAPHIE.....	ii
TABLE DES MATIERES.....	iii