

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

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

Cycle Supérieur - 7^e promotion

1984 - 1986

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

THEME : L'INSTITUTION D'UNE LOI PORTANT
OBLIGATION D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES
A L'IMPORTATION ET SES PROBLEMES
L'EXEMPLE SENEGALAIS

Présenté et soutenu en Juin 1986

par

DIENA PAPA Ibra

Cycle Supérieur - 7^e promotion

1984 - 1986

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

THEME : L'INSTITUTION D'UNE LOI PORTANT
OBLIGATION D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES
A L'IMPORTATION ET SES PROBLEMES
L'EXEMPLE SENEGALAIS

Présenté et soutenu en Juin 1986

par

DIENA PAPA Ibra

DIENA PAPA Ibra

7è PROMOTION I.I.A.

1984 - 1986

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

SUJET : " L'INSTITUTION D'UNE LOI PORTANT OBLIGATION D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION ET SES PROBLEMES : L'EXEMPLE SENEGALAIS.

D E D I C A C E

A mes parents,

A mes frères et soeurs,

A mes amis et à tous ceux qui m'ont aidé et soutenu
au cours de mes études à l'I.I.A.

YAOUNDE, Juin 1986

INTRODUCTION GENERALE

L'assurance maritime sur facultés est la forme la plus ancienne de l'assurance moderne.

Sous l'influence du common law anglais, elle a, au fil des siècles connu un développement ayant entraîné une modification de ses caractéristiques spécifiques découlant des événements de mer et des risques propres aux opérations maritimes.

Il n'en demeure cependant pas moins que ces caractéristiques continuent encore aujourd'hui à exister et à servir de base à la couverture des conséquences économiques des pertes et avaries subies par les marchandises faisant l'objet d'un transport international. L'assurance maritime sur facultés joue un rôle essentiel dans le commerce mondial. De manière schématique ce rôle peut être scindé en deux : l'assurance maritime sur facultés joue un rôle économique et un rôle financier dans le commerce international. Et elle joue ces deux rôles grâce à son contenu et à ses formes.

S'agissant du rôle économique de l'assurance maritime sur facultés, il convient de rappeler que l'une des exigences fondamentales de la société moderne consiste à assurer les biens contre les conséquences économiques de leur perte ou de leur endommagement éventuels. Cette exigence est encore plus nette lorsque ces biens ont une valeur si élevée que leur perte, totale ou partielle, peut entraîner des conséquences graves pour leur propriétaire. Bien plus, les mécanismes du commerce international sont devenus tels aujourd'hui qu'outre le propriétaire, d'autres personnes, notamment les créanciers de celui-ci, sont intéressées à la bonne couverture par l'assurance des biens transportés, couverture sans laquelle il est désormais difficile d'obtenir un crédit, élément moteur du commerce international de nos jours.

En tant que telles, toutes les marchandises sont soumises à un certain nombre de risques : incendie entraînant leur perte, bris s'agissant des marchines, détérioration, vol.. etc..

Au cours de leur transport, notamment par mer, ces marchandises sont soumises à des risques particuliers élevés qui renforcent la nécessité d'une couverture appropriée. Cela explique la naissance et le développement de l'assurance maritime que les commerçants ont pratiquée dès les premiers jours du commerce international.

L'assurance maritime des facultés continue à jouer un rôle très important dans les échanges internationaux. Dans toutes opérations d'importation ou d'exportation, à côté des partenaires principaux que sont le vendeur, l'acheteur et le transporteur, on trouve l'assureur, dont le rôle, sur le plan économique, est essentiel, par la couverture des marchandises et le règlement des réclamations résultant des sinistres.

Pour être apprécié à sa juste valeur, ce rôle économique de l'assurance doit être examiné au regard des événements de mer et des pertes et avaries auxquels sont exposées les marchandises pendant leur transport.

Ces derniers (le navire peut couler ou chavirer avec les marchandises par suite d'un événement de mer fortuit tel qu'un ouragan ou un typhon, les marchandises peuvent s'écraser au sol au cours des opérations de chargement ou de déchargement, rouille ou oxydation des marchandises résultant d'un contact avec leau.. etc) sont diverses et variables et s'accroissent, s'agissant de leur probabilité de réalisation et de leur intensité, avec l'augmentation en taille des navires et celle en valeur des marchandises, sans oublier les conséquences inhérentes à la complexité sans cesse grandissante des navires et à la fréquentation de plus en plus intense des voies maritimes.

Le rôle économique de l'assurance s'en trouve tout autant renforcé.

S'agissant du rôle de l'assurance maritime dans le financement du commerce mondial, sa portée peut être appréciée en examinant simplement la place du crédit dans les échanges internationaux. Or ce crédit est subordonné à la couverture par l'assurance des marchandises pour l'achat desquelles il a été octroyé.

La police d'assurance des marchandises constitue dès lors un élément essentiel dans les mécanismes du commerce mondial et désormais elle fait corps avec le connaissement pour constituer un titre de propriété valable et sûr des marchandises.

Si l'assurance maritime des facultés réussit à jouer ces deux rôles dans les échanges internationaux, son contenu et ses formes n'en sont pas pour rien.

Nous n'insisterons pas outre mesure sur l'examen du contenu et sur la description des formes de l'assurance maritime sur facultés. Nous rappellerons simplement que le contenu de cette assurance détermine l'étendue de la couverture dont fait l'objet les marchandises et que ses formes interviennent pour assurer la simplification de la mise en place de la garantie.

Si l'étude des problèmes relatifs à l'obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation ne peut être envisagée sans avoir au préalable donné, ne serait-ce qu'un bref aperçu du rôle joué par cette assurance dans le commerce mondial, une telle étude ne pourrait également pas être bien menée dans le cadre d'un pays donné, plus précisément d'un pays en voie de développement, sans faire une petite analyse de l'importance de l'assurance maritime des facultés à l'importation dans le cadre spécifique des pays en voie de développement d'une manière générale.

A cet égard, il convient de souligner que le Sénégal tout comme la plupart des pays sous-développés, a une économie lourdement dépendante du commerce extérieur.

Structurellement son économie est fondée sur la production et l'exportation d'un nombre limité de matières premières (arachides et phosphates) et sur l'importation de tous les autres produits y compris des produits alimentaires (riz surtout), l'habillement, les machines etc...

Malgré les efforts de diversification entrepris, en matière de production agricole, ainsi que ceux d'industrialisation, il reste que le Sénégal reste très étroitement tributaire de l'étranger pour l'importation de l'essentiel des ses biens de consommation et d'équipement. Le transport de ces biens vers le Sénégal exige le plus souvent de longs trajets maritimes au cours desquels lesdits biens sont exposés aux multiples risques examinés plus haut.

De par son objet, l'assurance maritime constitue donc une dépense nécessaire, mais aussi et surtout une dépense élevée au Sénégal en particulier, et plus généralement dans les pays sous développés.

Pour des raisons d'ordre historique tout autant que technique, le marché d'assurance sénégalais, à l'instar des autres marchés de la CICA, n'a pas pu exploiter de manière optimale toutes les perspectives qui s'offraient à lui dans la branche de l'assurance maritime des facultés à l'importation.

Un examen rapide de ces facteurs historiques et techniques (sur lesquels nous reviendrons) permet d'affirmer que ceux-ci sont la conséquence plutôt que la cause de la faiblesse du volume des affaires maritimes traitées sur le marché.

Une telle constatation conduit à la conclusion suivant laquelle, si le Sénégal réussit à briser ce cercle vicieux et à procurer au marché national d'assurance maritime un flux constant et un volume important d'affaires (représentant la couverture de la majeure partie ou de la totalité des importations), ce marché surmontera graduellement ses faiblesses pour devenir un marché stable fournissant à ses clients des garanties adéquates à des prix raisonnables.

Cette conclusion a été celle de la CNUCED qui adopta lors de sa troisième session à Santiago du Chili (mai 1972) la recommandation 42 (III) aux termes de laquelle : "les pays en voie de développement devraient prendre des mesures pour que leurs marchés nationaux d'assurances soient à même de couvrir - en tenant compte aussi bien des intérêts économiques nationaux que des intérêts assurés - les opérations d'assurances requises pour leurs activités économiques, y compris leur commerce extérieur, dans la mesure où cela est techniquement faisable" (1)

La Conférence Internationale des contrôles d'Assurance (CICA) a également abouti à la même conclusion. L'un de ses principaux objectifs consiste en effet dans la promotion des marchés nationaux d'assurance des états-membres avec, parmi d'autres moyens, celui de faire en sorte que les risques situés dans ces états soient assurés par des entreprises d'assurances agréées dans lesdits états.

Cet objectif, défini en 1973 dans la deuxième convention de coopération, a été compris et adopté par tous les états membres et la plupart d'entre eux, dont le Cameroun, le Gabon, le Congo... ont décidé de l'appliquer, notamment dans le domaine de l'assurance Maritime des facultés à l'importation.

(1) Etude du Secrétariat de la CNUCED, "L'Assurance Maritime des marchandises", Conseil du Commerce et du Développement, 7^e session, Genève 27 octobre 1975, TD/B/C.3/120, 9 Mai 1975 p. 64.

Le Sénégal devait instituer une obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation par la loi n° 83-47 du 18 février 1983, complétée par un décret d'application n° 83-1201 du 24 novembre 1983.

Le texte Sénégalais va plus loin que ceux qui ont ^{été} pris pris jusqu'à présent dans les autres pays. En effet il s'applique non seulement aux facultés à l'importation, mais aussi aux corps de navire battant pavillon Sénégalais.

A l'inverse, s'agissant des facultés, il est moins contraignant que d'autres textes (par exemple la loi n° 75/14 du 8 décembre 1975 rendant obligatoire l'assurance des marchandises sur facultés à l'importation, au Cameroun) puisque seule "l'importation de biens et marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles" y est visée, alors que dans les autres textes "toutes importations de marchandises ou facultés" ^{sont} ~~est~~ soumises à la loi.

Pour en revenir à notre sujet et nous en limiter, nous admettons donc que l'institution d'une obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation et la localisation de cette assurance dans le pays concerné, sont considérées et acceptées comme des moyens aptes à assurer la promotion de nos marchés nationaux d'assurance. Ces mesures présentent également d'autres avantages dépassant le cadre strict de l'industrie des assurances, et cela sur le plan de l'économie toute entière de nos pays, ne serait-ce que par la réduction sensible du déséquilibre de nos balances de paiement qu'elles entraînent.

Nous n'insisterons pas cependant sur ces bienfaits outre mesure ; notre propos consistera plutôt dans l'examen des problèmes liés à l'institution de telles mesures et dans l'ébauche de solutions à y apporter.

Dans cette optique, au Sénégal, comme dans les pays en développement où cette mesure est applicable, l'institution de l'obligation d'assurance maritime des facultés soulève deux types de problèmes : des problèmes de mise en place et de contrôle du respect de l'obligation d'une part, et des problèmes d'applicabilité d'autre part.

Pour l'essentiel la première catégorie de problèmes relève de la compétence des autorités administratives. Quant à la seconde catégorie, elle met davantage en cause les marchés nationaux d'assurances, c'est à dire, les compagnies d'assurances sans pour autant écarter totalement les états pour leur résolution.

Les deux parties de nos développements porteront successivement sur l'étude de chacune de ces deux catégories de problèmes et sur les solutions possibles qu'on pourrait leur apporter.

Il s'agira d'une étude inspirée du cas Sénégalais étant entendu que celui-ci est assez représentatif de celui des autres pays en voie de développement, en particulier des pays de la CICA, ayant institué l'obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation.

-:-

../. .

PREMIERE PARTIE

PROBLEMES DE MISE EN PLACE ET DE CONTROLE DU RESPECT DE L'OBLI-
GATION D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION.-

Lorsque les autorités sénégalaises, à l'instar de celles d'autres pays (Cameroun, Congo, Gabon etc..), ont décidé d'instituer une obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation, elles faisaient par là même leurs *les* recommandations de la CNUCED et de la CICA dans cette direction, et admettaient ainsi, en même temps, que la faiblesse constatée dans le marché sénégalais s'agissant du volume des affaires en assurance maritime était la cause plutôt que la conséquence des problèmes qui en résultaient : problèmes de fixation de taux adéquats, d'octroi de services satisfaisants ect...)

Le recours à des mesures législatives ou réglementaires en vue d'assurer la promotion d'un marché d'assurance est une pratique assez courante. Dans de nombreux pays, la législation des assurances dispose généralement que, dans la plupart des branches d'assurances les plus importantes, les risques nationaux doivent être couverts sur le marché local.

Cette règle admet de nombreuses dérogations (dans le cas où les risques ne peuvent être assurés localement en tout ou en partie) notamment en matière d'assurance maritime des facultés. Toutefois, si en matière d'exportations, des considérations juridiques ou économiques s'opposent en principe à l'adoption des mesures législatives ou réglementaires, il n'en est pas de même, bien au contraire, pour les importations et cela pour une raison essentielle : dans tous les cas, c'est l'importateur qui supporte les risques pesant sur les marchandises, et par ailleurs, c'est également le pays importateur qui paie la prime d'assurance. C'est fortes de ces principes, que les autorités sénégalaises ont considéré que le principe fondamental de l'assurance des risques nationaux sur le marché local devrait s'appliquer dans le cas des importations de marchandises.

Il demeure cependant vrai que la question de la nationalité peut parfois être source d'incertitudes selon qu'on l'examine d'un point de vue juridique ou économique. Et, c'est à ce niveau que se situent les premières difficultés relatives à la promotion d'un marché national d'assurance maritime par l'institution d'une obligation d'assurance locale des facultés à l'importation. Il convient en effet de faire ressortir clairement dans le texte législatif ou réglementaire ~~que~~ l'interprétation suivant laquelle le principe de l'assurance des risques nationaux sur le marché local s'applique aux importations. Il faut donc opter pour une forme de réglementation stricte ou nuancée. Ces problèmes de choix du contenu à donner aux textes instituant l'obligation seront traités dans une première sous-partie.

L'examen de ces problèmes, ainsi que des solutions qui peuvent leur être apportées nous montrera cependant que, quelle que soit la forme de réglementation choisie en matière de couverture obligatoire des facultés à l'importation sur le marché local, cette réglementation ne sera pas en soi suffisante pour assurer l'efficacité du système. Elle devra donc être complétée par des mesures appropriées de contrôle dont l'analyse fera l'objet de notre seconde sous-partie.

lère sous-partie : Faut-il opter ou non pour une réglementation stricte en matière de localisation de l'assurance maritime des facultés à l'importation ?

La réalité de ce problème de choix d'une forme de réglementation n'est pas évidente ; il convient donc d'un poser les termes.

Dans de nombreux pays et notamment dans ceux de la CICA, la législation des assurances dispose que, dans la plupart des branches d'assurance les plus importantes, les risques nationaux doivent être couverts par des organismes agréés dans le marché local.

Cette règle admet cependant des exceptions prévues par la législation elle-même dans le cas où les risques ne peuvent être assurés localement en tout ou en partie et dans ce cas des dérogations peuvent être accordées à des organismes non agréés.

Ces dérogations existent également dans le cas des opérations de réassurance en général et dans celui de l'assurance maritime des facultés.

Dans ce dernier cas, certains pays estiment que la notion de risque national ne s'applique pas vraiment à ces marchandises en cours de transport, du fait que les dangers auxquels elles sont exposées, ne sont pas limités à un lieu précis et concernent plus d'une nation.

Opter pour une réglementation stricte ou souple en matière d'assurance maritime des facultés à l'importation, c'est donc, dans ce contexte, favoriser ou non l'apparition d'interprétations variées et diverses, d'incertitudes quant à la nationalité des risques pesant sur les marchandises.

En réalité deux types de réglementation sont le plus souvent utilisés. Leur impact est loin d'être négligeable.

Dans les pays (comme le Sénégal) qui exigent que les importations soient assurées sur le marché local, le volume des primes d'assurances maritimes vient sinon au premier rang; du moins au second rang parmi l'ensemble des branches, tandis que dans les autres pays (en développement) où cette réglementation expresse n'existe pas, les affaires d'assurance maritime ont tendance à occuper une place marginale sur le marché local.

Au Sénégal, la branche maritime a, ces dernières années, toujours occupé le deuxième rang derrière l'automobile et cela bien avant la mise en place de l'obligation d'assurance maritime

des facultés à l'importation. En 1982, le chiffre d'affaires de la branche était de 1 892 millions (5 245 millions pour l'automobile); en 1983, tout en demeurant au second rang, le chiffre d'affaires de la branche est tombé à 1 714 millions (6 056 millions en automobile) à cause de la dissolution du pool Africain d'Abidjan.

Mais grâce à l'institution de l'obligation de domiciliation locale de l'assurance des facultés à l'importation, la branche maritime consolide sa deuxième place en 1984 en voyant ses émissions progresser de 42,54 % (1)

L'influence d'un type donné de réglementation est donc considérable d'où l'importance du choix à opérer.

A) Le choix Sénégalais : Une réglementation stricte.

L'article 1er de la loi 83-47 du 18 février 1983 portant obligation d'assurance des biens et marchandises de toute nature à l'importation ainsi que des corps de navire battant pavillon Sénégalais et rendant obligatoire la domiciliation de cette assurance au Sénégal, dispose : "Toute importation de biens et marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles, doit être couverte par une assurance souscrite auprès d'organismes agréés pour effectuer au Sénégal des opérations d'assurance :

" - soit par l'intermédiaire de représentants agréés par le Ministre des Finances ou de mandataires d'organismes agréés domiciliés au Sénégal ;

" - soit par l'intermédiaire de courtiers domiciliés au Sénégal ou d'entreprises de courtage ayant leur siège au Sénégal".

A peu de mots près, ces mêmes dispositions se retrouvent dans les textes instituant l'obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation dans les autres pays de la CICA.

(1) "L'assureur africain", Bulletin semestriel de la FANAF, n° 4 Mai 1985.

Tous ces pays ont donc adopté la solution directe consistant à prévoir que les transport de marchandises importées dans les pays concernés devra être couvert par des compagnies d'assurance légalement constituées dans ces pays et ayant reçu l'agrément.

Par là même, il est fait, en principe, obstacle aux ventes C A F (coût + Assurance + fret) car l'adoption de ce type de ventes entraînerait un cumul d'assurances pour une même expédition et serait génératrice par conséquent de frais inutiles.

Malgré le caractère louable de la réglementation Sénégalaise (ou des autres pays ayant adopté la même solution) qui exclut toute ambiguïté, des hésitations peuvent apparaître qui amènent à nous demander si une certaine souplesse n'aurait pas dû être envisagée au moment de la rédaction du texte.

En effet, toutes les importations ne sont pas négociées aux conditions contractuelles de vente ordinaires. Notre situation de pays sous développé nous conduit à bénéficier de programmes d'aides et ces derniers constituent l'exemple-type d'importations échappant aux conditions usuelles de ventes. Dans ce cas, par exemple le gouvernement Sénégalais peut renoncer à la stricte application de la règle de l'assurance locale si cette concession conduit à l'obtention de conditions plus favorables dans les relations commerciales.

Une certaine souplesse doit donc être prévue dans l'application de la réglementation quand des intérêts nationaux plus généraux doivent prévaloir. Ainsi par exemple en Inde, malgré l'existence depuis 1962 de l'obligation de domiciliation de l'assurance des marchandises importées, les expéditions à destination de l'Inde réalisées dans le cadre d'un programme d'aide des Etats-Unis ont été assurées à 50 % par l'Inde et 50 % par les Etats-Unis (1)

(1) Source : Etude du Secrétariat de la CNUCED sur l'assurance maritime des marchandises, TD/BIC. 31120, 915/1975 p. 79.

En dehors de ce cas particulier des programmes d'aides, d'autres importations réalisées au terme d'un contrat de vente exprés, peuvent ne constituer en réalité qu'un transfert de biens d'équipement ou de matières premières entre des sociétés dont le siège social se trouve dans le pays exportateur et leurs succursales outre - mer. Il en est de même quand le transport de marchandises ne revêt pas en réalité les caractères d'une opération commerciale mettant en cause deux sociétés ou entités différentes, le destinataire résidant n'ayant pas alors véritablement un intérêt assurable dans les marchandises transportées.

Dans tous ces cas, l'obligation de souscrire l'assurance sur le marché local subsiste. Mais ne faudrait-il pas envisager de ne l'appliquer que dans le cas d'opérations purement commerciales ? Ces cas qui rendent parfois difficile l'application stricte de la réglementation ont amené certains pays à penser que la forme de réglementation adoptée par le Sénégal et la plupart des pays de la CICA n'était pas la meilleure.

Il n'est pas inutile d'examiner la réglementation en vigueur dans ces pays car, d'une part, rien n'empêche les autorités sénégalaises d'opter pour cette seconde forme de réglementation lorsque des intérêts légitimes les y obligent, et, d'autre part dans le cadre plus large de la CICA, rien ne s'oppose à ce que les pays, telle que la Côte d'Ivoire, qui n'ont pas encore institué l'obligation, adoptent cette seconde forme de réglementation.

B) Une autre solution : Une réglementation plus nuancée

Pour adopter une telle forme de réglementation, certains pays partent du constat que le problème de l'assurance étrangère des importations est davantage un problème commercial qu'un problème d'assurance pure.

Sous cette base, cette seconde forme de réglementation a pour but plutôt de restreindre le choix du type de contrat commercial pour les importations aux conditions F.O.B. (Free on board) ou C&F (coût + Frêt)

De cette manière, et bien qu'il n' y ait aucune obligation formelle de souscrire l'assurance sur le marché local, l'importateur est rendu légalement responsable des risques ; il doit alors satisfaire à la prescription de base et couvrir le risque dans le pays (en vertu de la législation imposant la couverture des risques nationaux sur le marché local).

Comme nous pouvons le constater le résultat d'une telle réglementation ne diffère pas beaucoup de celui atteint dans le cas de la réglementation plus stricte.

Des différences existent cependant. Ainsi alors que la réglementation instaurée au Sénégal et dans les pays de la CICA règle le problème de la localisation de l'assurance des importations de manière directe par un texte spécial qui pose clairement le principe de l'obligation, la réglementation adoptée par les autres pays, outre le texte restreignant le choix de contrat commercial nécessite également, pour atteindre le même but de localisation de l'assurance, de rappeler le principe fondamental de couverture des risques nationaux par le marché local.

de noter
Il convient par ailleurs/que cette seconde forme de réglementation heurte moins le principe de la liberté contractuelle car elle ne pose en fait qu'une obligation de localisation de l'assurance et non une obligation de souscription d'une assurance comme c'est le cas avec la réglementation sénégalaise.

Malgré ces nuances, les deux formes de réglementation ne diffèrent pas sensiblement tout au moins s'agissant de l'objectif de localisation poursuivi. Cela est d'autant plus vrai que les mêmes problèmes d'application de la réglementation stricte aux cas particuliers soulignés plus haut, se retrouvent aussi

avec cette réglementation plus nuancée.

A notre avis cependant, la réglementation en vigueur au Sénégal et dans les autres pays de la CICA offre plus de garantie de clarté que la seconde.

Elle aborde en effet directement le problème et en donne une solution nette, sans nuance et donc insusceptible d'interprétations diverses contradictoires.

Toutefois,, comme nous l'avons noté, elle pose des problèmes d'application pour des cas particuliers pour lesquels des dérogations doivent être prévues dans le texte légal ou réglementaire et cela pour éviter aux individus ou aux organismes concernés d'engager la procédure souvent longue d'obtention d'une dérogation en matière d'assurance de marchandises de biens importés. Cela étant, si la réglementation pose effectivement le double principe de souscription d'une assurance des facultés à l'importation et de localisation de cette assurance au Sénégal ou dans d'autres pays, elle ne garantit pas pour autant une souscription effective de la couverture. ~~Mors~~, l'objectif primordial poursuivi à travers l'institution d'une telle obligation est le développement de nos marchés nationaux par un accroissement du volume des affaires souscrites dans ces marchés.

Quels que puissent être les avantages d'une réglementation imposant la cotation FOB ou C & F pour les importations, il faut donc nécessairement lui adjoindre un certain nombre de mesures destinées à lui donner sa pleine efficacité. C'est à l'examen de ces mesures que nous allons nous atteler.

IIè Sous-partie : Les mesures d'accompagnement nécessaires à la pleine efficacité de la réglementation, problème du contrôle du respect de la réglementation.

La loi n° 83-47 portant obligation d'assurance des facultés à l'importation et rendant obligatoire la domiciliation de cette assurance au Sénégal, ne suffit pas en elle-même pour atteindre l'objectif essentiel du développement du marché Sénégalais d'assurance maritime par un accroissement du volume des affaires. Pour des raisons diverses liées surtout aux prestations offertes par le marché local des assurances (au niveau des taux de prime, du règlement des sinistres), certains négociants continuent toujours à acheter C A F même en pleine connaissance de l'existence de la loi (Il est vrai cependant que d'autres le font par ignorance). Ce problème du respect par nos importateurs de la réglementation, que l'on retrouve également dans les autres pays, n'a pas été perdu de vue par les autorités au moment de l'institution de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation. Aussi ont-elles prévu, dans le texte des mesures et des sanctions visant à assurer le respect de la réglementation. Après avoir rappelé et apprécié le contenu de ces mesures, nous en présenterons d'autres qui, à notre avis, seraient susceptibles d'améliorer encore plus, jointes aux premières, le respect de la réglementation

A) - Dispositions prévues dans la loi n° 83-47 pour assurer le respect de la réglementation.

Il y en a deux types : certaines dispositions essaient de décourager la fraude en édictant des sanctions ; d'autres tendent plutôt à contrôler le respect de la réglementation en imposant la production de certaines pièces.

1° Les sanctions encourues pour non respect de la réglementation

Elles figurent à l'article 4 de la loi qui dispose que "toute infraction aux dispositions de l'article 1er (qui pose le principe de l'obligation) sera punie d'une amende égale à vingt pour cent de la valeur des marchandises sur facultés importées et d'un emprisonnement de deux à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement".

2° - Les mesures tendant à permettre le contrôle du respect de la réglementation

Elles sont également prévues par l'article 4 de la loi dont l'alinéa second dispose que : " En tout état de cause, les biens et marchandises objets de l'infraction ne pourront franchir le cordon douanier qu'après avoir satisfait à l'obligation d'assurance".

Dans la même optique, le décret n° 83 - 1201 du 24 novembre 1983, fixant les conditions d'application de la loi n° 83-47, dispose que l'organisme d'assurance doit délivrer, sans frais, à l'assuré, les documents justificatifs d'assurance en deux exemplaires dont l'un est destiné au service des Douanes qui l'exigera au moment du dédouanement des marchandises sur facultés (Articles 9 et 11 du décret).

Telles sont donc, pour l'essentiel, les mesures prévues par la loi pour veiller au respect de la réglementation et décourager les velleités de fraude. Sont-elles réellement efficaces ?

S'agissant des sanctions prévues, il nous suffira pour répondre à la question de savoir si elles sont réellement dissuasives, de répondre qu'en d'autres domaines, des sanctions autrement plus rigoureuses sont prévues en cas d'infractions, qui n'empêchent pas pour autant les individus de commettre les actes prohibés. Pour ce qui est de la production, avant dédouanement, du document justificatif de l'assurance, par l'importateur, elle ne nous paraît pas suffisante comme moyen de contrôle du respect de l'obligation.

Signalons, en effet, en le déplorant, la possibilité pour l'importateur de satisfaire à cette exigence et de dédouaner ses marchandises, par la simple production d'une attestation fictive d'assurance délivrée par des agents de compagnies d'assurances malhonnêtes.

Des attestations provisoires fictives ont été délivrées au Sénégal, en matière de garantie responsabilité civile automobile ; de telles attestations pourraient également être délivrées en matière d'assurance maritime sur facultés.

Tout en maintenant ces mesures, il convient donc de les renforcer, en les complétant par d'autres adoptées par certains pays et que nous allons maintenant examiner.

B) - Contrôle du respect de la réglementation par les mécanismes du contrôle des changes et des prestations bancaires

1° - Contrôle grâce à la réglementation des changes (1)

Il s'agit d'associer le service du contrôle des changes à la surveillance des importateurs s'agissant du respect de la réglementation.

C'est le cas par exemple au Cameroun où l'article 2 de l'arrêté n° 102/MINFI/MINEP portant application du décret n° 76/334 du 6 août 1976 relatif à l'assurance obligatoire des marchandises sur facultés à l'importation, prévoit que l'attestation d'assurance remise par l'assureur à l'assuré, doit être établie en quatre exemplaires dont l'un est transmis au service des changes en même temps que l'exemplaire blanc de la licence d'importation.

Avec cette mesure, le non respect de la réglementation relative à l'assurance des importations, entraîne le refus d'autorisation de transfert de fonds à l'étranger, voire celui d'allocation de devises, pour des importations en excédent de valeur F O B.

2° - Contrôle grâce à la réglementation des prestations bancaires :

C'est un système adopté par certains pays pour assurer l'application effective de la réglementation portant sur les

(1) Source : Etude de Secrétariat de la CNUCED, précitée.

importations. C'est le cas de la Syrie.

Ces pays ont décidé que les banques ne fourniraient de crédits documentaires que si le contrat de vente était réalisé sur une base Fob ou C. & F.

Pour cela, lesdits pays se sont appuyés sur la constatation que, dans la plupart des cas, les transactions commerciales impliquent le recours à l'un des deux instruments que sont le crédit bancaire ou l'agence locale de l'exportateur étranger. Ces deux voies peuvent être plus facilement contrôlées qu'un système qui nécessiterait l'examen détaillé des documents accompagnant toutes les expéditions arrivant dans le pays. Cependant, en ce qui concerne les importations financées par des emprunts contractés à l'extérieur, il serait inopportun de les soumettre à des conditions qui gêneraient les possibilités de négociations de l'importateur local. En effet, en ce qui concerne ces expéditions, l'institution financière qui les finance a également un intérêt assurable dans les marchandises pour l'achat desquelles elle fournit un crédit et il pourrait donc être considéré comme nécessaire de faire participer cette institution au choix de l'assureur. Si ce n'était pas le cas, ladite institution pourrait estimer nécessaire l'achat d'une seconde couverture d'assurance, ce qui augmenterait le prix des marchandises.

Si les deux systèmes supplémentaires de contrôle que nous venons d'examiner, que l'on pourrait ajouter aux autres mesures prévues par la législation, permettent un renforcement du contrôle par une multiplication des obstacles à la fraude, nous ne prétendons pas cependant qu'ils règlent définitivement le problème posé. Ils présentent, en effet, également des limites. Tout d'abord, à moins d'un contrôle étendu et très strict du service du contrôle des changes ou des banques créditrices, la possibilité existera ici également pour l'importateur de se libérer de son obligation par la production d'une attestation d'assurance fictive.

Par ailleurs s'agissant du contrôle par le service des changes du respect de la réglementation en matière d'assurance des importations, les mesures prévues sont parfois difficiles à mettre en pratique, notamment à cause du fait que les prix fob ou c & f que déclare l'importateur peuvent tenir compte de certaines considérations commerciales et ne reflètent pas nécessairement la réalité.

Enfin, s'agissant du système de contrôle reposant sur les conditions d'octroi de crédit par les banques, son efficacité est conditionnée par l'exactitude permanente du raisonnement qui est à sa base, or, cela n'est pas toujours le cas bien qu'aujourd'hui le commerce international repose en grande partie sur le crédit.

CONCLUSION

Dans cette première partie de notre étude, nous nous sommes attachés à apprécier les problèmes qui se posent, en particulier aux autorités étatiques, en matière de promotion du marché national d'assurance maritime des facultés à l'importation.

CONCLUSION

Ainsi nous avons tour à tour abordé les difficultés qui se sont présentées (notamment au moment où on réfléchissait sur les mesures à prendre) quant au choix du type de réglementation à mettre en place pour assurer la couverture effective des marchandises sur facultés à l'importation par le marché national, et quant aux mesures nécessaires à prévoir et à prendre pour compléter la réglementation adoptée.

Nous nous sommes ainsi rendus compte que l'efficacité de la réglementation reposait en grande partie sur les mesures de contrôle de son respect, mais que ces dernières elles-mêmes présentaient des limites.

Devant cette situation, qui s'apparente à un cercle vicieux, une question mérite d'être posée, qui à notre avis, constitue le noeud du problème : pourquoi dans le marché Sénégalais

et plus généralement dans les marchés nationaux de la CICA, les importateurs sont-ils réticents à souscrire l'assurance de leurs importations auprès des compagnies locales ?

La réponse à cette question n'est pas difficile à trouver : Pratiquement, tous les importateurs de marchandises au Sénégal, comme dans les autres pays, exercent une activité commerciale. En tant que tels, ils essaient évidemment de réduire le coût de tous les services accompagnant l'achat et le transport de leurs marchandises. Parmi ces services : l'assurance. Il nous faut donc admettre logiquement que si celle-ci était plus favorable sur le marché sénégalais, nos importateurs n'hésiteraient pas à la souscrire sur place. C'est donc que l'assurance locale est moins favorable que celle fournie par les marchés étrangers des pays Européens surtout.

Une conclusion s'impose de ce fait : les mesures réglementaires, visant à augmenter le volume des affaires d'assurance maritime traitées dans le marché Sénégalais, ne seront pleinement efficaces que si, à la demande d'assurance provoquée par ces mesures, répond une offre satisfaisante du marché.

Plus concrètement, l'obligation d'assurer localement les importations ne sera pleinement respectée que si les compagnies du marché sénégalais sont, financièrement et techniquement, à même de couvrir de manière satisfaisante les risques qui leur sont proposés et aptes à rendre aux importateurs un service efficace et économiquement comparable à celui offert à l'étranger.

Ceci pose le problème du rôle du marché sénégalais d'assurance, ou plus précisément des compagnies locales devant l'institution de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation. C'est à l'examen de ce problème que nous allons consacrer la seconde partie de notre étude.

DEUXIEME PARTIE

LE MARCHE D'ASSURANCES SENEGALAIS DEVANT L'OBLIGATION
D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION.

L'institution, au Sénégal, d'une obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation, comme moyen d'accroître le volume des affaires maritimes du marché local et par suite d'assurer le développement de ce dernier, traduit de la part des autorités l'idée suivant laquelle les difficultés du marché, en matière d'assurance maritime des facultés, sont la conséquence plutôt que la cause de l'insuffisance de la demande d'assurance.

Toutefois, l'examen des effets et des limites d'une telle obligation a fait apparaître qu'elle ne se suffirait pas à elle-même et que, en définitive, sa pleine efficacité était subordonnée à une offre satisfaisante à la demande qu'elle pouvait engendrer. Cet aspect du problème interpelle directement les organismes d'assurance du marché sénégalais. Il leur appartient en effet de faire en sorte que nos importateurs, sur lesquels pèse l'obligation d'assurer localement les marchandises qu'ils achètent à l'étranger, ne soient plus réticents à s'adresser à eux.

En d'autres termes, et plus concrètement, les importateurs sénégalais doivent trouver sur le marché national une réponse adéquate à leur problème d'assurance.

Pour atteindre cet objectif, car c'en est un à l'heure actuelle, le marché sénégalais devra s'atteler tout d'abord à régler un certain nombre de problèmes techniques liés au fonctionnement même de l'industrie des assurances.

Quels sont ces problèmes et comment les résoudre ?

C'est à cette double question que nous allons essayer, dans une première sous-partie, d'apporter une réponse.

Cependant, l'assurance maritime des facultés revêt une telle spécificité, qu'il faudra à nos compagnies, pour assurer un service optimum, dépasser le cadre restreint du marché national et recourir au champ plus vaste du marché maritime international. Il leur faudra utiliser abondamment les services qu'offrent les structures de ce marché international.

L'étude des motivations qui sont à la base de cette exigence fera l'objet de notre seconde sous-partie.

lère sous-partie : Les problèmes techniques à résoudre

La loi n° 83-47 met les compagnies locales d'assurance du Sénégal devant un certain nombre de problèmes techniques relativement à leur aptitude à fournir une offre, une couverture satisfaisante à la demande qu'elle engendre.

Pour atteindre ce but, nos compagnies devront :

- développer leur capacité de souscription pour pouvoir accepter les affaires qui leur seront proposées par les négociants sénégalais et fournir à ceux-ci la couverture correspondant à leurs besoins ;

- tarifier les risques en ayant en vue la nécessité de maintenir le coût des assurances fournies à un niveau modéré, tout en obtenant des résultats techniques convenables ;

- s'occuper de façon satisfaisante du règlement des sinistres.

A) - De la nécessité d'accroître la capacité de souscription du marché.

Nous allons examiner tour à tour les problèmes de souscription qui se posent à nos compagnies locales et les moyens susceptibles de les résoudre.

1° - Le Marché Sénégalais et ses problèmes de souscription.

S'agissant de la capacité de souscription, la situation du marché sénégalais est à peu près la même que celle des autres pays de la CICA et des pays en voie de développement en général.

A l'heure actuelle, en effet, il est indéniable que la capacité de souscription de nos compagnies est étroitement liée à leurs possibilités de se couvrir en réassurance, plutôt qu'à leur capacité de conservation propre.

En assurance maritime des facultés en particulier, deux explications peuvent être données à cette situation ; tout d'abord il s'agit d'une branche connaissant d'importantes variations dans les risques et les valeurs assurés ; ensuite il s'agit d'une branche assez vulnérable si l'on considère les possibilités d'accumulation pas toujours contrôlables.

Nos compagnies sont donc obligées de recourir le plus souvent aux réassureurs et cela dans le but de satisfaire au maximum la demande du marché national d'assurance maritime, surtout avec l'institution de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation.

Plus grave, malgré les mesures prises au niveau de la CICA pour accroître la capacité de conservation de primes tout au moins dans le cadre général du marché CICA, voire favoriser l'existence et le développement de la réassurance au plan local ou dans le cadre de structures supranationales (CICARE par exemple), les compagnies sénégalaises continuent à compter dans une large mesure sur les réassureurs étrangers.

Cet état de choses se traduit par une importante hémorragie d'affaires d'assurance maritime, qui annule en grande partie les efforts faits pour augmenter la participation locale à la fourniture d'assurances maritimes, notamment les effets de l'institution de l'obligation d'assurance.

La pleine efficacité de cette dernière suppose donc que des mesures soient mises en place pour remédier à la situation actuelle.

2° - Les mesures susceptibles d'accroître la capacité de souscription du marché

L'une de ces mesures consiste dans l'augmentation de la capacité de conservation du marché et cela aux moyens de la coassurance et de la formation de pools ; l'autre mesure vise à développer les facilités locales de réassurance.

a) - La coassurance et la formation de pools :

Ces moyens d'accroissement de la capacité de conservation du marché exigent avant tout une solidarité entre les compagnies du marché, inspirées par le souci de diminuer leur dépendance vis à vis de l'extérieur.

La coassurance, entraînant la participation collective d'un grand nombre de compagnies à la couverture de chaque risque, conduit par là même à une utilisation plus intensive de la capacité de conservation du marché.

La formation de pools, qui se traduit par la mise en commun, par les assureurs opérant sur le marché, d'une partie ou de la totalité des risques souscrits et la redistribution de ce derniers aux compagnies cédantes en fonction de leur capacité propre, permet d'utiliser la capacité totale de l'ensemble des assureurs. Par là même, la formation de pools, non seulement réduit le besoin de recourir à la réassurance étrangère, mais encore permet d'éviter une concurrence malsaine.

b) - Développement des possibilités locales de réassurance :

C'est là également un moyen de conserver sur le marché autant d'affaires que possible. Il n'est pas ignoré au Sénégal où la création d'une caisse nationale de réassurance est toujours à l'ordre du jour. Malheureusement on en est toujours au projet

même si, comme on le répète souvent, "le projet de création d'une Caisse Nationale de Réassurance est très avancé"(1). Notons que le capital de cette Caisse sera détenu par les sociétés d'assurance, les Banques, l'Etat et les Particuliers.

Toutes ces mesures participent au même but : accroître la capacité de conservation de nos marchés. Elles ne sont pas alternatives, elles sont cumulatives. Elles constituent une des conditions nécessaires pour que l'institution de l'obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation puisse produire pleinement tous ses effets positifs.

Il y en a d'autres.

B) - Nécessité de faire des efforts dans le domaine de la tarification.

Dans l'assurance maritime des facultés, un grand nombre de facteurs influent sur la détermination du coût de la garantie. Un assureur, pour décider d'accepter une assurance qui lui est proposée, de même que pour fixer ensuite le taux de la prime, se fonde généralement sur l'évaluation qu'il fait d'une série de paramètres dont :

- les dangers assurés c'est-à-dire le type et l'étendue de la couverture demandée ;
- la valeur d'assurance de la cargaison ;
- la nature de la marchandise transportée et son mode d'emballage ;
- l'origine et la destination des marchandises ;
- le mode de transport et le type de bâtiment utilisé ;
- la statistique des pertes antérieures de l'assuré.etc

La prise en compte de tous ces facteurs explique que l'estimation des risques d'assurance maritime, généralement faite par les compagnies d'assurance directe, dépend de l'expé-

(1) Assur. Info, Journal de l'Association Sénégalaise de Cadres d'Assurance, n° 2, septembre 1985, p. 27

rience passée et du jugement des assureurs, qui étudient les caractéristiques des risques à couvrir cas par cas.

Cette démarche est-elle réellement possible, à l'heure actuelle, sur le marché Sénégalais ?

Cette question pose le problème du système de tarification à appliquer par nos compagnies compte tenu d'une part de l'institution de l'obligation d'assurance des facultés et des conséquences qui en découlent sur le plan du volume des affaires, et, d'autre part, des moyens dont dispose le marché quant à la collecte et à l'exploitation des données entrant en compte dans la fixation du coût de l'assurance.

Il s'agira pour nous de voir, tout d'abord, si le système de tarification en vigueur sur le marché Sénégalais est apte à contribuer à une pleine efficacité de la loi n° 83-47 et ensuite d'apprécier la mesure dans laquelle cette dernière pourrait agir sur le coût de la garantie dans le sens d'une réduction.

1° - Appréciation du système de tarification en vigueur sur le marché Sénégalais.

Au Sénégal, comme dans la plupart des pays en voie de développement, la pratique consiste à établir des tarifs fixes pour l'assurance maritime facultés.

Ces tarifs sont élaborés par les assureurs en s'inspirant largement des pratiques existant sur le marché étranger, Français plus précisément. L'élaboration des tarifs revient en fait davantage à augmenter les taux du marché Français suivant un pourcentage donné. Quels sont les facteurs qui justifient l'établissement de ces tarifs ? Quels sont les problèmes posés par l'application d'un tarif ? Peut-on agir autrement à l'heure actuelle ?

Nous essaierons de répondre successivement à ces trois questions

a. Qu'est-ce qui justifie l'établissement d'un tarif ?

Il semble que deux considérations soient, pour l'essentiel, à la base de l'utilisation de tarifs au Sénégal ou dans les autres pays de la CICA en matière d'assurance maritime des facultés. En premier lieu, nos marchés manquent d'assureurs expérimentés capables de fixer un taux de prime approprié pour chaque risque. Un tarif sert ainsi à établir une échelle de taux qui corresponde plus ou moins au coût constaté des risques, et empêche la fixation de taux non économiques qui nuiraient au bon fonctionnement de la branche maritime.

En second lieu, quand une concurrence sans restriction existe sur un marché, les taux peuvent descendre jusqu'à un niveau non économique. Un tarif fixe est alors à même de mettre un terme à de telles pratiques qui menacent la santé du marché. Si la concurrence est en soi un avantage pour les assurés lorsqu'elle reste modérée, elle constitue par contre un danger pour le marché dans son ensemble, lorsqu'elle devient excessive entre des entreprises de forces inégales (particulièrement entre d'importants groupes d'assurance étrangers ou liés à des entreprises étrangères et des sociétés locales d'origine récente). Encore faut-il que le tarif recueille l'accord de tous.

b. Problèmes liés à l'application d'un tarif :

Ils sont de natures diverses :

Tout d'abord, lorsqu'il est établi sur la base d'une liste de marchandises, comme c'est le cas au Sénégal et dans les pays de la CICA, un tarif d'assurances facultés n'est jamais complet. La liste des marchandises assurables est trop longue pour figurer toute entière dans un document. Par ailleurs de nouveaux types de marchandises apparaissent sans cesse et

et il est nécessaire, avant de leur appliquer un tarif, de les connaître suffisamment. Ensuite, la fixation du taux de prime pour une marchandise donnée ne dépend pas uniquement de l'expérience que l'on a sur celle-ci, d'autres paramètres interviennent, qui ne peuvent matériellement être pris en compte dans un tarif, en tout cas de manière suffisamment détaillée.

Enfin, le tarif n'offre pas la souplesse requise en matière d'assurance. Il ne pourra pas, par exemple, tenir compte de la bonne statistique d'un assuré et de ce fait il n'encourage pas les efforts visant à diminuer les pertes.

Devant ces contraintes réelles qui justifient l'utilisation d'un tarif d'une part, et, d'autre part, ces problèmes résultant de l'application d'un tarif, comment peut réagir le marché Sénégalais ?

c. - Les possibilités du marché face aux réalités

Il est un fait qu'on ne peut pas écarter : à l'heure actuelle le marché sénégalais n'est pas à même de tarifier, cas par cas, les risques qu'il assure. La suppression des tarifs n'est pas encore envisageable pour des raisons techniques liées à la somme d'informations que le marché doit détenir pour tarifier individuellement les risques.

La pratique est alors, pour réduire les effets négatifs liés à l'automatisme d'un tarif, de fixer des taux minima sujets à surprimes prévues par le tarif lui-même ou laissées à la discrétion de l'assureur.

D'autres modalités sont envisageables ; par exemple n'imposer des tarifs que pour certaines cargaisons ou certains ports déterminés.

Dans tous les cas, le choix d'appliquer un tarif devrait s'accompagner d'efforts constants visant à adapter à tout moment ce tarif, à le réviser fréquemment compte tenu de l'évolution des facteurs qui le déterminent.

Un retard dans la révision des tarifs peut être préjudiciable aux assureurs si, pendant un certain temps, les tarifs applicables à certaines marchandises continuent d'être sous-évalués. De même, ce retard peut augmenter la réticence de nos importateurs vis à vis de nos compagnies s'ils constatent que dans celles-ci le tarif est surévalué, ce qui peut renforcer les pratiques visant à échapper à l'obligation qui pèse sur eux.

Cela nous amène à examiner les efforts à faire sur le marché dans le sens d'une réduction du coût de l'assurance.

2° - Le coût des prestations des compagnies du marché face à l'institution de l'obligation d'assurance

Un constat tout d'abord : le coût de la couverture d'assurance sur le marché Sénégalais est élevé, en tout cas plus élevé que celui pratiqué notamment en France.

C'est là une réalité qui explique en partie l'opposition des importateurs devant l'obligation qui pèse sur eux. Précisément, un des effets de la loi n° 83-47 devrait être, du fait de l'augmentation du volume des affaires qu'elle entraîne, une amélioration de la compétitivité du coût des prestations de nos compagnies.

Cependant, la concrétisation de cet effet suppose, de la part de nos organismes d'assurance, non seulement le respect de certaines exigences, mais également le refus de céder à certaines tentations.

L'absence de concurrence étrangère, qu'entraîne la localisation de l'assurance maritime des facultés à l'importation, peut donner un caractère monopoliste à notre marché et entraîner ainsi des taux exagérément élevés. Outre que cette situation porte atteinte à l'économie Sénégalaise dans son ensemble, elle ne peut par ailleurs que constituer un obstacle à l'adhésion des importateurs aux efforts de promotion du marché.

Nos compagnies doivent donc prendre toutes les dispositions pour essayer de maîtriser tous les facteurs entrant en ligne de compte dans la détermination du coût de leur prestation et utiliser toute amélioration de la qualité de ces facteurs pour réduire et rendre compétitif ce coût.

A cet égard, il convient de porter une attention particulière aux sinistres qui constituent un élément essentiel dans le calcul du prix de l'assurance.

L'amélioration de la sinistralité exige des assureurs certaines initiatives, mais en matière d'assurance maritime des facultés, surtout au Sénégal et dans certains pays de la CICA, elle exige également des efforts de l'Etat.

En effet, une des causes qui dégradent le plus les résultats techniques dans cette branche au Sénégal (comme au Cameroun ou en Côte d'Ivoire) est le vol commis dans l'enceinte du port. Celui-ci provoque quelques fois pour nos compagnies l'enregistrement d'un taux de sinistralité allant jusqu'à 300 % (1). La garantie Vol qui est accordée moyennant surprime dégrade donc considérablement les résultats.

Ce problème nécessite des assureurs certaines initiatives consistant par exemple en une collaboration plus étroite avec

(1) ASSUR-INFO, Journal de liaison de l'association sénégalaise des cadres de l'Assurance, n° 2, septembre 1985, p. 15

les experts maritimes "dont la présence dans les magasins du manutentionnaire, par le biais d'un service gardiennage aurait un effet dissuasif : la peur d'être dénoncée et sanctionné "(1)

Mais l'Etat a également ici un rôle considérable à jouer par le renforcement des mesures de surveillance au port, aidé en cela par nos compagnies qui pourraient créer des structures chargées de la surveillance des navires en rade ou en déchargement.

Bien entendu l'amélioration de la sinistralité qui se traduira sur les résultats techniques devra engendrer une réduction du coût.

Il ressort de l'ensemble de cet examen que les compagnies d'assurance ont un rôle primordial à jouer en matière de tarification pour assurer le rendement optimum de la loi portant obligation d'assurance maritime des facultés. Si l'utilisation d'une telle obligation est bénéfique pour l'Etat (économie de devise par exemple), elle ne l'est pas moins pour elles. Malgré les mesures que pourraient prendre les autorités pour assurer la réalisation de tous ses effets par la loi 83-47, nos compagnies demeurent en dernier lieu les garantes de cette efficacité de la loi par leurs efforts, notamment en vue de rendre compétitif le coût de leurs prestations. Mais aussi par leurs efforts dans le règlement des sinistres.

C) - Les efforts à accomplir en matière de règlement des sinistres.

La motivation essentielle de la souscription d'une assurance réside dans la certitude d'être promptement indemnisé en cas de perte. Et si l'Etat a institué l'obligation d'assurance des facultés à l'importation, dérogeant ainsi au principe

(1) ASSUR-INFO, Journal de liaison de l'association sénégalaise des cadres de l'Assurance, n° 2, septembre 1985 p. 15

du caractère facultatif de l'assurance, c'est qu'elle a eu le souci d'assurer la protection directe des assujettis par une indemnisation certaine de leurs pertes.

En matière d'assurance maritime, les principaux éléments du règlement des sinistres sont la preuve de la perte, l'évaluation du dommage et le paiement de l'indemnité.

L'administration des sinistres locaux concernant les importations assurées dans le pays ne soulève pas de difficultés en principe, à moins qu'il ne s'agisse d'un cas d'avarie commune où beaucoup d'intérêts sont en cause.

Nos assureurs disposent, en effet, normalement d'un personnel de dispatcheurs dont le rôle est d'évaluer et de régler la perte. Les expertises sont généralement conduites par l'assureur et l'assuré, le transporteur se joignant quelquefois à eux.

Par ailleurs il existe sur le marché Sénégalais des experts indépendants spécialisés dans ce genre de travail.

L'existence de toutes ces structures devrait favoriser un règlement adéquat des sinistres, ce qui contribue beaucoup à renforcer la position de nos compagnies. La présence de ces structures est encore plus nécessaire dans les pays, comme le Sénégal, qui ont institué l'obligation d'assurance maritimes des facultés à l'importation.

Au Sénégal toutefois, des efforts doivent être faits par les compagnies pour disposer d'un personnel suffisamment qualifié qui n'existe pas toujours, et cela pour éviter un service médiocre, des retards, voire des litiges avec les assurés. Par ailleurs tous nos chargeurs ne sont pas familiarisés avec la façon dont les déclarations de sinistres doivent être présentées et avec les conditions qui doivent être remplies pour

l'expertise. En conséquence, la remise des documents aux assureurs se fait quelques fois avec retard, ce qui mène parfois à des malentendus s'agissant du règlement.

De plus, en ce qui concerne l'assurance maritime sur facultés, le règlement des sinistres est en grande partie une question d'usages et de coutumes. Dans les pays développés, les assureurs règlent les sinistres qui leur sont présentés selon ces usages et paient ainsi souvent plus qu'ils ne l'auraient fait en suivant la police à la lettre.

Au contraire, au Sénégal, comme dans les autres pays en voie de développement, certaines de nos compagnies, en raison de l'expérience insuffisante de leur personnel, tendent à suivre exactement la police et à ignorer les usages. Ce manque de souplesse est souvent source de retards ou de litiges.

Il s'agit là d'un ensemble de problèmes à résoudre par nos assureurs et un des moyens d'y parvenir réside précisément dans la présence au sein des compagnies d'un personnel qualifié.

La loi n° 83-47 ne devrait donc pas être considérée par nos compagnies comme une fin en soi. Au contraire elles devraient y avoir un défi qui leur est lancé à travers les efforts qu'une pleine efficacité de la loi exige de leur part dans les différents domaines que nous avons essayé d'explorer et qui relèvent indiscutablement du fonctionnement technique de l'industrie des assurances.

Cependant au delà de ces problèmes qui, à la limite, concernent uniquement le marché sénégalais, c'est-à-dire les entreprises locales d'assurances elles-mêmes, des efforts doivent être menés par ces derniers à un échelon plus large dans le sens de l'amélioration des services offerts.

La nature même de l'assurance maritime sur facultés et la relation étroite entre cette branche et le commerce international la rendent tributaire des services fournis au niveau international par certains organismes spécialisés. D'où la nécessité pour le marché sénégalais de recourir à la coopération internationale.

IIème Sous-Partie : Nécessité pour le Marché Sénégalais de recourir au Marché Maritime International.

Comme nous avons pu le constater, le marché sénégalais d'assurance maritime facultés souffre de certaines faiblesses pouvant affecter toutes ses opérations, qu'il s'agisse de la souscription, de la tarification ou du règlement des sinistres.

Son étroitesse et son manque relatif d'expérience expliquent qu'il n'apparaît guère possible que le marché puisse mettre seul sur pied des structures de service valables aussi bien au niveau individuel des compagnies, qu'au niveau national. Il est donc essentiel que le marché sénégalais, et plus précisément nos compagnies, utilisent abondamment tous les services offerts par les structures du marché maritime international. Cela améliorera non seulement leurs résultats sur le plan local, mais leur permettra surtout de s'imposer définitivement aux chargeurs encore réticents, et cela du fait que leurs opérations seront conduites en conformité avec les pratiques internationales.

Ce recours au marché maritime international devrait s'exercer aussi bien en matière de souscription et de tarification, qu'en matière de règlement de sinistres.

A. Services en matière de souscription et de tarification

Il est pratiquement impossible pour les assureurs sénégalais d'avoir des renseignements de première main sur l'état de navigabilité de chaque navire transporteur de mar-

chandises qu'ils assurent, ni sur la situation prévalant dans les différents ports par lesquels doivent transiter ces marchandises.

Or, de telles informations, essentielles à la fourniture de la couverture d'assurance et à la fixation d'une prime et de conditions adéquates, peuvent être obtenues au niveau international. La plupart des grands pays maritimes disposent en effet d'organismes spécialisés qui classent les navires selon leur degré de navigabilité en se fondant sur les critères d'âge, de type de construction, d'engins de chargement, de conditions d'entreposage... etc.

Par ailleurs, plusieurs organismes professionnels d'assurance publient régulièrement des rapports sur les conditions existant dans les principaux ports du globe, notamment sur les installations portuaires, sur les possibilités d'entreposage, sur l'encombrement et les mesures de sécurité prises.

Nos assureurs devraient prendre toutes leurs dispositions pour obtenir toutes ces informations.

Le marché sénégalais utilise les polices d'assurances maritimes facultés du marché Français. Or, ces polices n'ont pris leur forme, en France, qu'après une longue période d'adaptation et à la suite de nombreuses interprétations fondées sur la législation ou la jurisprudence française.

Nos assureurs ne sont pas toujours au fait de tous les éléments qui ont contribué à la formulation des polices qu'ils utilisent. De plus, quand une contestation est portée devant la justice, nos assureurs peuvent s'apercevoir que l'interprétation qui en est donnée par nos tribunaux est complètement différente de la pratique internationale.

Par ailleurs, nos assureurs doivent faire face à des problèmes du fait des changements intervenant dans le commerce mondial, que ce soit en ce qui concerne les modes de transport ou en matière de manutention, d'emballage etc... Ces changements ont une influence sur la couverture des risques, et les clauses et conditions de la police doivent s'y adapter.

Certains organismes jouent aujourd'hui un rôle très important dans la rédaction et la classification des clauses d'assurance maritime facultés adaptées à l'évolution du commerce mondial. Nos assureurs peuvent tirer parti de cette expérience pour servir leurs propres besoins.

S'agissant plus particulièrement de la tarification, la coopération internationale est dominée par l'assistance fournie par le marché français en particulier (Réassureurs et Courtiers principalement), pour l'étude des risques et la fixation des taux de prime, surtout en ce qui concerne les marchandises nouvelles dont nos assureurs n'ont pas l'expérience, ainsi que les chargements de grande valeur nécessitant notamment d'importantes facilités de réassurance.

B. Services en matière de règlement de sinistres

Même en supposant que l'opération d'assurance maritime puisse être menée entièrement par les services de nos seuls assureurs locaux, l'exécution des polices exige presque toujours que des mesures soient prises également à l'étranger (en cas de recours à un port de refuge pour décharger tout ou partie des marchandises, en cas de transbordement ... etc).

Dans l'état actuel du développement des compagnies sénégalaises, il paraît impossible que chacune d'elles puisse établir ses services partout où les marchandises qu'elle assure sont susceptibles d'être transportées.

Nos compagnies doivent donc avoir accès, à l'étranger, à des services collectifs qui leur permettent de réaliser leurs expertises, leurs dispatches et le règlement des sinistres.

Les principales compagnies dans les pays développés et leurs associations nationales ont à leur disposition d'importants réseaux de correspondants dans les principaux ports du globe. Les services de ces agents ne sont pas réservés à leurs mandants uniquement, et ils agissent pour le compte de tout assureur qui souhaite leur confier l'évaluation et la dispatche de ses sinistres.

Ce dispositif est d'une grande importance pour nos assureurs qui n'ont pas les moyens d'avoir leurs propres services à l'étranger. Nos assureurs en sont, du reste conscients, car même si cela n'est pas toujours exact, leur action publicitaire fait toujours référence à l'existence d'un "important réseau de correspondants dans tous les grands ports du monde".

CONCLUSION GENERALE

L'institution d'une obligation d'assurance maritime des facultés à l'importation au Sénégal a traduit dans les faits, l'idée selon laquelle les facteurs négatifs qui s'opposent à une promotion du marché de l'assurance maritime des facultés (tarifs élevés, insuffisance de la capacité de souscription des compagnies ...) sont davantage des conséquences que des causes de l'insuffisance du volume des affaires.

Une telle obligation est donc sensée être un moyen de promotion du marché national d'assurance maritime.

Cependant sa mise en place pose des problèmes et de manière synthétique nous avons essayé de distinguer deux grandes catégories de problèmes en considérant que les premiers interpellent directement les autorités publiques, l'Etat, et que les seconds, d'ordre technique essentiellement, relevaient de la compétence, ou plutôt du domaine de nos compagnies d'assurance.

Il va sans dire que ce sont des raisons de commodité qui expliquent une telle division des problèmes en catégories distinctes, tant il est vrai que, s'agissant des problèmes techniques, l'Etat a également un rôle à jouer pour leur trouver des solutions.

Il reste cependant que l'institution d'une obligation d'assurance des facultés à l'importation n'est pas aussi simple et cela au double point de vue de sa mise en place et des efforts à mener par nos compagnies en particulier, pour lui faire produire tous les effets escomptés.

Il convient de noter à ce propos que l'ensemble des problèmes examinés, concernant la localisation de l'assurance maritime des facultés importées au Sénégal, se pose dans les mêmes termes et présente la même accuité dans les autres pays de la CICA qui ont institué cette obligation.

Mais ces difficultés, au-delà même de leur réalité, nous semblent porter en elles-mêmes les termes de leur résolution. Elles présentent en effet l'intérêt de nous faire prendre conscience de l'étroitesse de nos marchés pris individuellement, et, par là même, de la nécessité impérieuse pour nos Etats, d'un renforcement de leur coopération au sein de la CICA à travers des efforts en vue de la réalisation effective des objectifs qu'ils ont assignés à celle-ci.

Comme nous avons essayé de le faire apparaître tout au long de notre étude, les problèmes de tarification, de souscription, de règlement de sinistre qui se posent à nos marchés, tiennent essentiellement à la nature particulière de l'assurance maritime qui est une branche internationale et qui, en tant que telle, nécessite une coopération internationale dont l'exigence se fait encore plus sentir dans nos Etats.

Ainsi mise en évidence, l'accuité de tous les problèmes examinés ne baisserait-elle pas si les buts que s'est fixés la CICA se réalisaient effectivement ?

En effet la liberté d'établissement et de prestation de services des sociétés de nos marchés, dans l'ensemble du Marché CICA (objectif principal de la CICA), n'est-elle pas un facteur de résolution des problèmes soulevés notamment s'agissant de l'augmentation de la capacité de souscription de ces marchés ?

Le renforcement de la formation professionnelle des cadres des administrations et des entreprises d'assurance (initiés par la CICA dans le cadre de l'I.I.A.) n'est-il pas un moyen pour aplanir les difficultés résultant du manque de compétence du personnel de nos compagnies ?

L'élaboration plus approfondie et plus vaste des statistiques pour l'ensemble du marché CICA, grâce au secrétariat de cette conférence, n'est-elle pas un pas important dans la possession de l'outil technique indispensable que constituent les statistiques dans le domaine de la tarification des risques ?

Enfin l'harmonisation complète des législations et des réglementations nationales d'assurance et de réassurance ne permet-elle pas aux états de la CICA de présenter un front uni dont l'importance est essentielle dans leurs relations avec les autres états, développés en particulier ?

A notre avis, la réponse affirmative à ces questions ne fait pas de doute, ce qui nous permet de nous pénétrer encore plus de l'idée suivant laquelle tous les problèmes soulignés, relativement à l'institution d'une obligation d'assurance des facultés à l'importation, interpellent en premier lieu nos Etats.

Puissions-nous passer rapidement du stade des objectifs à celui de leur réalisation pour le plus grand profit du développement et de l'indépendance de nos jeunes marchés.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE

PROBLEMES DE MISE EN PLACE ET DE CONTROLE DU RESPECT DE
L'OBLIGATION D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION

PREMIERE SOUS-PARTIE : FAUT-IL OPTER OU NON POUR UNE REGLEMENTATION
STRICTE EN MATIERE DE LOCALISATION DE L'ASSU-
RANCE MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION ?

A. - LE CHOIX SENEGALAIS : UNE REGLEMENTATION STRICTE

B. - UNE AUTRE SOLUTION : UNE REGLEMENTATION PLUS NUANCEE

DEUXIEME SOUS-PARTIE : LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT NECESSAIRE A LA PLEINE
EFFICACITE DE LA REGLEMENTATION, PROBLEME DU
CONTROLE DU RESPECT DE LA REGLEMENTATION

A. - DISPOSITIONS PREVUES DANS LA LOI N° 83-47 POUR ASSURER LE
RESPECT DE LA REGLEMENTATION

1°) LES SANCTIONS ENCOURUES POUR NON RESPECT DE LA
REGLEMENTATION

2°) LES MESURES TENDANT A PERMETTRE LE CONTROLE DU RESPECT
DE LA REGLEMENTATION

B. - CONTROLE DU RESPECT DE LA REGLEMENTATION PAR LES MECANISMES
DU CONTROLE DES CHANGES ET DES PRESTATIONS BANCAIRES

1°) CONTROLE GRACE A LA REGLEMENTATION DES CHANGES

2°) CONTROLE GRACE A LA REGLEMENTATION DES PRESTATIONS
BANCAIRES.

DEUXIEME PARTIE

LE MARCHE D'ASSURANCES SENEGALAIS DEVANT L'OBLIGATION D'ASSURANCE MARITIME DES FACULTES A L'IMPORTATION.

PREMIERE SOUS-PARTIE : LES PROBLEMES TECHNIQUES A RESOUDRE

A. - DE LA NECESSITE D'ACCROITRE LA CAPACITE DE SOUSCRIPTION DU MARCHE

1°) LE MARCHE SENEGALAIS ET SES PROBLEMS DE SOUSCRIPTION

2°) LES MESURES SUSCEPTIBLES D'ACCROITRE LA CAPACITE DE SOUSCRIPTION

- a. *La coassurance et la formation de pools*
- b. *Développement des possibilités locales de réassurance*

B. - NECESSITE DE FAIRE DES EFFORTS EN MATIERE DE TARIFICATION

1°) APPRECIATION DU SYSTEME DE TARIFICATION EN VIGUEUR SUR LE MARCHE SENEGALAIS.

- a. *Qu'est-ce qui justifie l'établissement d'un tarif ?*
- b. *Problème liés à l'application d'un tarif*
- c. *Les possibilités du marché face aux réalités*

2°) LE COUT DES PRESTATIONS DES COMPAGNIES DU MARCHE FACE A L'INSTITUTION DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE

C. - LES EFFORTS A ACCOMPLIR EN MATIERE DE REGLEMENT DES SINISTRES

DEUXIEME SOUS-PARTIE : NECESSITE POUR LE MARCHE SENEGALAIS DE RECOURIR AU MARCHE MARITIME INTERNATIONAL

A. - SERVICES EN MATIERE DE SOUSCRIPTION ET DE TARIFICATION

B. - SERVICES EN MATIERE DE REGLEMENT DES SINISTRES

CONCLUSION.

BIBLIOGRAPHIE

- 1) Manuel de l'Assureur maritime et transports : René PERILLIER, Ed. SECURITAS, 1978
- 2) L'Assurance Maritime des Marchandises : Etude du Secrétariat de la CNUCED, Conseil du Commerce et du Développement, Commission des invisibles et du financement lié au Commerce, septième session, Genève, 27 octobre 1975, point 7 de l'ordre du jour provisoire, TD/B/C. 3/120, 9 mai 1975
- 3) ASSUR-INFO : Journal de liaison de l'Association Sénégalaise des cadres de l'Assurance, n° 2, Sept. 1985
- 4) L'assureur Africain, Bulletin semestriel de la FANAF, N° 1, 1983
- 5) L'assureur Africain, Bulletin semestriel de la FANAF, n° 4 Mai 1985.
