

**INSTITUT  
INTERNATIONAL DES  
ASSURANCES**

B. P. 1575 YAOUNDE

**CYCLE SUPERIEUR  
7ème PROMOTION**

1984 - 1986

**REFLEXIONS SUR L'INSTITUTION D'UNE OBLIGATION  
D'ASSURANCE LOCALE DES FACULTES A L'IMPORTATION  
EN COTE D'IVOIRE**

MEMOIRE DE FIN DE CYCLE POUR L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES  
SUPERIEURES D'ASSURANCES

— • \* \* • —

Présenté par :

**M. KOFFI KOUASSI André**

Sous la Direction de

**M. ONONEMANG Georges**

Inspecteur des Assurances au Ministère  
des Finances en République du Cameroun

Juin 1986

D E D I C A C E

---

A mon oncle, feu KOFFI KOUAME

A Monsieur et Madame BEHIBRO YAO Lucien

A Ma fille KOFFI Edwige Agohi

A Mes tuteurs d'école : KONAN KONAN Gbadagbo

et KONAN KOUAME Lazare

A Tous mes parents paternels et maternels

A Tous mes frères et soeurs

A Tous mes amis.

\*\*\*\*\*

f) V A N T P R O P O S

àààààààààà

Le projet de texte portant obligation de l'assurance locale des facultés à l'importation en Côte d'Ivoire (C.I.) est, au moment où nous rédigeons ce mémoire, en cours d'étude.

Cependant, le concept de domiciliation de l'assurance des importations par voie réglementaire est loin d'être méconnu du public ivoirien.

Il est ainsi entré dans le langage courant d'un certain nombre d'agents économiques notamment les entreprises industrielles et commerciales d'une part, et les entreprises d'assurances d'autre part.

Les premières ne cessent de se demander quelle sera la portée exacte d'un tel texte; en d'autres mots, quel impact pourrait avoir une telle réglementation sur la vie économique nationale en générale et sur leurs activités respectives en particulier ?

Les secondes quant à elles, attendent avec impatience l'aboutissement de ce texte, c'est-à-dire son adoption par le législateur ivoirien et son application effective afin de pouvoir développer au maximum la branche maritime qui occupe une place marginale dans leurs portefeuilles respectifs.

C'est justement parce que la localisation obligatoire de cette branche d'assurance est d'actualité et sort surtout des chemins trop battus que nous nous proposons de réfléchir sur son institution probable en Côte d'Ivoire.

Il faut avouer qu'aborder un tel sujet en dehors de son pays n'est pas du tout chose aisée.

Nous avons été ainsi confrontés à des difficultés relatives à la documentation compte tenu du fait que jusqu'à ce jour, aucune étude n'a été entreprise dans ce sens en C. I. et surtout en l'absence de données statistiques précises sur la situation du marché d'assurance ivoirien nous permettant de justifier concrètement la nécessité

.../...

de la mise en place d'une obligation d'assurance à l'importation.

Pour remédier à cette situation, nous essayerons d'étayer notre propos par des exemples tirés principalement de l'expérience camerounaise.

Nous avons choisi le système camerounais comme support de notre analyse en raison de son ancienneté, de son caractère relativement rigoureux et des difficultés rencontrées.

Nous pensons donc qu'à partir de cette expérience, nous pourrions proposer des mesures qui seraient au moins conformes au contexte ivoirien.

Nous ne saurions terminer cette mise au point sans exprimer nos sincères remerciements :

- à M. ONONEMANG Georges, Inspecteur des Assurances au Ministère des Finances de la République du Cameroun, Maître de recherche, dont la disponibilité et la sollicitude constante nous ont permis de réaliser cette oeuvre.
- à toutes les âmes de bonne volonté qui, de près ou de loin, n'ont ménagé aucun effort pour nous prêter main forte en vue de l'aboutissement de notre étude.
- et enfin à tous nos camarades de promotion qui ont su partager nos moments de joie, de peine et parfois d'anxiété notamment à certains stades de notre formation.

SOMMAIRE

	<u>PAGES</u>
Dédicace	I
AVANT-PROPOS	II
INTRODUCTION GENERALE - - - - -	1
PREMIERE PARTIE : INSTITUTION de la DOMICILIATION DE L'ASSURANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION PAR VOIE REGLEMEN- TAIRE ET SES AVANTAGES.	
CHAPITRE I. - <u>La réglementation Camerounaise portant obligation d'assurance locale des facultés importées.</u>	8
SECTION I. - <u>Objet de la réglementation</u>	8
SECTION II. - <u>Champ d'application</u>	8
A/ - Personnes assujetties	8
B/ - Les opérations visées par la loi	9
C/ - Seuil de l'obligation	9
SECTION III. - <u>Les sanctions</u>	10
SECTION IV. - <u>Les objectifs poursuivis par le légis- lateur camerounais.</u>	10
CHAPITRE II. - <u>Les avantages de la domiciliation de l'assurance des importations.</u>	13
SECTION I. - <u>Pour les assurés</u>	13
A/ Maîtrise et adaptation des opérations d'assu- rance aux conditions du marché local.	13
B/ Protection et assistance à l'assuré en cas de sinistre	14
C/ Réductions tarifaires	14
SECTION II. - <u>Pour le marché local d'assurance maritime</u>	15
A/ Accroissement substantiel du chiffre d'affaires	15
B/ Augmentation de la capacité de rétention du marché local	18
C/ Accroissement de l'expérience des assureurs locaux.	19

SECTION III. - <u>LES AVANTAGES de la domiciliation au niveau de l'économie nationale</u>	19
A/ - Réduction de l'hémorragie financière vers l'extérieur.	20
B/ - Accroissement de l'épargne nationale	20
C/ - Réduction des prix à la consommation.	21
DEUXIEME PARTIE. : PROBLEMES LIES A L'INSTITUTION D'UNE OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE DES FACULTES A L'IMPORTATION.	
CHAPITRE I. : <u>Les problèmes de résistance à l'application de la réglementation.</u>	23
SECTION I. - <u>La réticence des importateurs locaux</u>	23
A/ - La double assurance.	23
B/ - Le fractionnement des importations	24
SECTION II. - <u>L'attitude des partenaires étrangers.</u>	25
CHAPITRE II. - <u>Les problèmes d'ordre technique</u>	26
SECTION I. - <u>Au niveau de la souscription des risques maritimes.</u>	26
A/ - Problèmes de capacité de conservation du marché national	26
B/ - Problèmes relatifs à la selection des risques.	27
C/ - Problèmes liés à l'étendue de la garantie	28
D/ - Les problèmes de tarification	29
SECTION II. - <u>Les problèmes constatés en cas de sinistres.</u>	30
A/ - Retards dans les règlements des sinistres et coûts élevés des sinistres.	31
B/ - Difficultés dans l'exercice des recours contre les tiers responsables.	32
CHAPITRE III. - <u>Les problèmes inhérents au contrôle de l'application de la réglementation.</u>	33
SECTION I. - <u>Le principe de contrôle</u>	33

SECTION II. - <u>Défaillance des services de contrôle</u>	34
A/ - Au niveau du service du commerce extérieur	34
B/ - Au niveau du service de changes	34
C/ - Au niveau du service des douanes	35
TROISIEME PARTIE : TENTATIVES DE SOLUTIONS POUR UNE MEILLEURE APPLICATION DE LA REGLE- MENTATION.	
CHAPITRE I. - <u>Au niveau des pouvoirs publics</u>	37
SECTION I. - <u>Sensibilisation des importateurs</u>	37
SECTION II. - <u>Création et renforcement des structures de contrôle.</u>	38
SECTION III. - <u>Renforcement de la prévention des sinis- tres.</u>	39
X SECTION IV. - <u>Réduction de la dépendance du marché local/des réassureurs étrangers</u>	40
SECTION V. - <u>Sanctions envisageables.</u>	41
CHAPITRE II. - <u>Au niveau du secteur de l'assurance</u>	41.
SECTION I. - <u>Ce qu'on attend du comité des assureurs ivoiriens.</u>	42
A/ - La tarification des risques	42
B/ - La prévention des sinistres	42
SECTION II. - <u>Ce qu'on attend des assureurs locaux pris individuellement.</u>	44
A/ - Amélioration de la qualité des services.	44
B/ - Recours à la coassurance et formation de pools de coassurance.	45
C/ - Incitation des importateurs à souscrire des polices d'abonnement.	45
D/ - Formation du personnel.	46
CHAPITRE III. - <u>Le rôle des importateurs pour la réussite de la localisation obligatoire de l'assu- rance des importations.</u>	46

SECTION I. - <u>Respect de la réglementation et nécessité de renégocier les conditions des contrats d'achat.</u>	47
SECTION II. - <u>Exécution des formalités prévues au contrat d'assurance</u>	47
CONCLUSION GENERALE.	49.

o  
//INTRODUCTION GENERALE  
\*\*\*\*\*

Située sur le golfe de Guinée, la Côte d'Ivoire (C.I.) dispose d'une façade maritime de 500 kilomètres de long sur l'océan atlantique.

Cette situation géographique heureuse a permis aux peuples de la Côte éburnéenne d'établir, dès le XV<sup>e</sup> siècle, des relations d'échange avec l'extérieur, notamment avec les Européens (Anglais, Portugais en 1469 et Français en 1687).

Ces échanges commerciaux, bien que limités dans un premier temps, vont s'intensifier surtout avec la nomination du capitaine BINGER comme gouverneur de la Côte d'Ivoire, devenue colonie française le 10 Mars 1893.

Les transactions s'effectuaient à cette époque, à partir des navires qui venaient mouiller au large des côtes. Pour faciliter les opérations de manutention, étaient créés successivement des rades foraines et des wharfs (1) notamment à Grand Bassam et à Port-Bouet.

Mais ces structures d'accueil présentaient de nombreux problèmes : lenteur des opérations, stationnement prolongé des navires, impossibilité de transporter ou de manutentionner des charges lourdes et indivisibles, avaries et pertes de marchandises etc...

Tous ces inconvénients ajoutés à la croissance très rapide du volume des échanges extérieurs, rendaient indispensable, la création d'un véritable port en eau profonde et calme à ABIDJAN en vue de la mise en valeur du territoire.

.../...

---

(1) Un échafaudage métallique couvert d'un platelage en bois permettant d'échapper à la barre.

Il fut ouvert à la navigation le 23 Juillet 1950, grâce au percement du canal de vridi.

Depuis cette date jusqu'à ce jour, l'ensemble du trafic marchandises import-export du port autonome d'Abidjan n'a cessé de connaître une croissance régulière faussant souvent toutes les prévisions (par exemple de 700.000 tonnes de marchandises manipulées en 1951, l'on enrégistrait 9.364.391 tonnes en 1980) (2).

Cette croissance remarquable du trafic global du premier port ivoirien, nous permet d'affirmer que l'économie de la Côte d'Ivoire, tout comme la plupart des pays en voie de développement, est largement tributaire du commerce extérieur.

En effet, l'économie ivoirienne se caractérise par la production et l'exportation d'un nombre limité de matières premières (bois, café, cacao, quelques produits vivriers ...) et par l'importation accrue de certains biens de consommation et d'équipement à des coûts très élevés.

Le transport de ces marchandises importées ou exportées exige généralement de longs trajets par mer (3) au cours desquels celles-ci, quelles que soient leur nature, la qualité de leur emballage, sont exposées à de nombreux risques aux conséquences économiques très lourdes (rupture de stocks, perte financière, repercussion des coûts sur la consommation etc...).

Les risques connus sont par exemple le naufrage du navire, l'incendie ou le vol au cours de transport ou de stockage, la casse ou la mouille au cours des opérations de maintenance, la guerre, les grèves et émeutes...

.../...

---

(2) Trafic général figurant au rapport d'exploitation 1982 du port autonome d'Abidjan.

(3) La Côte d'Ivoire réalise environ 90 % de ses échanges commerciaux par mer.

Le propriétaire des biens transportés ou toute personne ayant un intérêt à ce que ceux-ci arrivent en bon état à destination, ne peut ignorer tous ces risques, ni envisager d'en supporter seul les conséquences.

Il apparaît donc nécessaire de recourir à l'assurance des facultés maritimes afin de couvrir les conséquences économiques des pertes et dommages que les biens transportés pourraient subir.

Outre ce rôle économique, l'assurance maritime joue également un rôle financier très important dans la mesure où elle est fréquemment exigée par les banquiers dans le cadre d'un crédit documentaire portant sur un contrat de ventes internationales.

En résumé, il convient de souligner que l'assurance maritime, la plus ancienne des assurances modernes, constitue un instrument précieux au service du commerce extérieur.

Dès lors, le marché ivoirien d'assurance (branche maritime et transports) participe-t-il, en majeure partie, à la couverture des risques maritimes liés au commerce international du pays ?

Il convient, en effet, de rappeler que jusqu'au lendemain de son accession à l'indépendance politique, il n'existait aucun marché national d'assurances en Côte d'Ivoire.

Les assureurs étrangers couvraient ainsi entièrement les risques locaux (y compris les risques maritimes) soit directement de l'étranger, soit par l'intermédiaire des agences et délégations installées sur place. Ce qui constituait une importante sortie de devises préjudiciable à l'économie nationale.

.../...

Les autorités gouvernementales ivoiriennes, ayant progressivement pris conscience de l'importance du rôle que peut jouer le secteur de l'assurance dans un pays en développement comme la Côte d'Ivoire, sentirent la nécessité de créer un marché local d'assurances.

Ce marché d'assurances devait couvrir tous les risques assurables engendrés par l'activité économique nationale y compris le commerce extérieur.

Cependant, s'il est vrai que d'importants portefeuilles ont pu être constitués localement en matière d'assurances automobile, incendie et accidents..., force est de constater que le volume d'affaires maritimes souscrit sur le territoire ivoirien reste très faible.

En effet, les négociants ivoiriens ou résidant en Côte d'Ivoire, fortement attachés à la structure traditionnelle du commerce international mise en place pendant la période coloniale, continuent d'importer CAF (4) et de vendre F O B (5) leurs marchandises ; ce qui, bien entendu, constitue un obstacle majeur à la promotion du marché ivoirien d'assurance maritime.

Pour faire face à cette situation, les autorités compétentes envisagent l'institution d'une assurance obligatoire des facultés à l'importation en Côte d'Ivoire.

Cette domiciliation de l'assurance des importations, bien que répondant à la recommandation de la CNUCED (6) selon laquelle les pays en développement doivent prendre des mesures réglementaires afin d'accroître le volume de leurs affaires maritimes souscrit par leurs marchés nationaux d'assurances respectifs, ne manque pas de susciter les réflexions suivantes :

.../...

---

(4) Coût assurance frêt

(5) free on bord en Anglais.

(6) Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le développement.

- En se référant à l'expérience de certains états membres de la C.I.C.A. (7), notamment du CAMEROUN, qui ont déjà édicté une loi portant obligation d'assurance locale des importations, quels avantages sommes-nous en droit d'attendre d'un tel système en Côte d'Ivoire ?

- Quels sont les problèmes qui se posent généralement à cette obligation d'assurance ?

- Enfin, quelles mesures préventives doit-on prendre en Côte d'Ivoire pour qu'une telle réglementation puisse avoir toute son efficacité ?

Pour répondre à ces différentes questions, nous essaierons d'orienter notre étude sur trois axes principaux.

Le premier sera consacré à l'analyse de l'instauration d'une réglementation portant obligation d'assurance des importations et de ses aspects positifs.

Le second fera ressortir les problèmes que pose une telle réglementation.

Et enfin le troisième axe aura pour but d'envisager leurs solutions possibles.

.../...

---

(7) Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances.

//// ) REMIERE

//// ) ARTIE

\*\*\*\*\*

○  
/ / INSTITUTION DE LA DOMICILIATION DE L'ASSU-  
RANCE DES FACULTES A L'IMPORTATION PAR  
VOIE REGLEMENTAIRE ET SES AVANTAGES.

\*\*\*\*\*

A la troisième session de la CNUCED tenue à SANTIAGO (CHILI) en Mai 1972, la commission des invisibles et du financement lié au commerce de ladite institution composée de représentants des gouvernements des pays développés ainsi que ceux des grands centres internationaux d'assurance, a adopté la résolution 42 (III) sur les assurances et la réassurance.

Cette résolution recommandait aux pays en voie de développement de "prendre des mesures pour que leurs marchés nationaux d'assurances soient à même de couvrir - en tenant compte également des intérêts assurés -, les opérations d'assurance requises pour leurs activités économiques, y compris leur commerce extérieur, dans la mesure où cela est techniquement faisable".

La CNUCED invitait ainsi les pays en développement à prendre des dispositions réglementaires visant à la protection de leurs marchés nationaux d'assurance maritime fortement concurrencés par ceux plus expérimentés des pays développés.

C'est dans cette optique que bon nombre de pays membres de la C.I.C.A. tels que le CONGO, le BENIN, le MALI, le SENEGAL..., ont pris des textes imposant la couverture des affaires maritimes liées à leur commerce extérieur par leurs marchés nationaux d'assurances (branche maritime et transports).

Le Cameroun a pris sa réglementation en 1975 faisant de lui le premier Etat membre de la C.I.C.A. à répondre à l'appel de la CNUCED.

Nous allons analyser l'économie de cette réglementation camerounaise ainsi que les avantages qui en découlent.

.../...

CHAPITRE I.  
LA REGLEMENTATION CAMEROUNAISE POR-  
TANT OBLIGATION D'ASSURANCE LOCALE DES FACULTES  
IMPORTEES.

Cette réglementation comporte une loi (loi n° 75/14 du 8 Décembre 1975) un décret d'application n° 76/334 du 6 Août 1976 et un arrêté n° 102/MINFI/MINEP, portant application du décret ci-dessus (8)

Nous étudierons successivement l'objet de cette réglementation, son champ d'application, les sanctions prévues et enfin les objectifs poursuivis par le législateur Camerounais.

SECTION I. : OBJET de la REGLEMENTATION.

La loi camerounaise précitée a pour objet d'imposer à tout importateur résidant sur le territoire national, la souscription de l'assurance de ses marchandises ou facultés importées auprès d'une des personnes physiques ou morales autorisées à présenter des opérations d'assurance au Cameroun.

Le texte oblige ainsi les importateurs à acheter F O B et non C A F comme auparavant.

SECTION II. : CHAMP D'APPLICATION.

A/- PERSONNES ASSUJETTIES

Les personnes concernées par l'obligation d'assurance locale sont d'après l'article premier de la loi de 1975, les personnes physiques ou morales de droit public ou de droit privé importatrices de marchandises ou facultés sur le territoire de la République du Cameroun.

.../...

---

(8) voir ces textes en annexe.

Par personnes morales de droit public, on entend l'Etat, les collectivités locales et les établissements publics.

La réglementation Camerounaise est très rigide dans la mesure où elle n'admet pas en principe de dérogations.

Mais dans les faits, l'Etat, en vertu de ses prérogatives de puissance publique et en raison du fait qu'il peut être son propre assureur, déroge souvent à cette obligation d'ordre général,

B/ - LES OPERATIONS VISEES PAR LA LOI.

L'article premier de la loi dispose : "... toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire national".

Il s'agit donc de toute opération d'importation quelle soit initiée par des particuliers, des industriels ou des commerçants à des fins personnelles ou commerciales.

La réglementation camerounaise a par conséquent une portée étendue.

C/ - SEUIL DE L'OBLIGATION

L'article premier du décret d'application a fixé une valeur minimale (un plancher) au delà de laquelle il y a obligation d'assurance.

Ce texte dispose : "l'obligation d'assurance ... ne s'applique qu'aux marchandises ou facultés importées dont la valeur FOB excède 500.000 F/CFA".

.../...

On peut donc dire que tout importateur a l'obligation de souscrire une assurance et de la localiser au Cameroun dès lors que le seuil de 500.000 F/CFA est franchi.

Cette précision est très importante car elle permet d'éliminer les marchandises d'un faible montant afin de ne pas alourdir la gestion des compagnies d'assurances appelées à les couvrir.

### SECTION III. : LES SANCTIONS

Toute obligation serait un vain mot si elle n'est pas assortie de sanctions.

X C'est pour cette raison que la loi de 1975 a prévu dans son article trois des sanctions en ces termes :  
"toute infraction aux dispositions de l'article premier 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".

Ces sanctions devaient en principe avoir un caractère dissuasif pour toute personne voulant contourner la législation en vigueur.

### SECTION IV. : LES OBJECTIFS POURSUIVIS PAR LE LEGISLATEUR CAMEROUNAIS.

L'institution d'une obligation d'assurance répond le plus souvent à des préoccupations d'ordre juridique, économique ou social qui ont pour fondement, l'intérêt général (9).

La localisation obligatoire de l'assurance des importations répond plus à des considérations d'ordre économique.

Le législateur camerounais, en édictant la loi de 1975 voulait poursuivre les trois objectifs suivants :

.../...

---

(9) cf Revue IIA Juillet 1976 n° 3 p. 14.

1°- l'accroissement de la participation du marché national d'assurance maritime à la couverture des affaires maritimes et la rétention maximale de primes d'assurance générées par les échanges commerciaux afin de renforcer l'épargne nationale.

Il faut noter qu'avant cette loi, et en raison de la formule traditionnelle qui consistait à acheter C A F et à vendre F O B, le marché local d'assurance maritime demeurait marginal malgré la hausse régulière du volume du commerce extérieur.

2°- Le souci de pallier l'incurie dont faisaient preuve un certain nombre d'importateurs locaux.

En effet, certaines personnes pensent par ignorance que tous dommages ou pertes affectant une marchandise en cours de transport entraînent ipso facto la responsabilité du transporteur ou du commissionnaire de transport à qui la marchandise a été confiée et que l'exercice d'un recours à son encontre débouche systématiquement sur une réparation intégrale du préjudice ainsi subi.

Par conséquent, elles n'assurent pas leurs marchandises contre les risques de transport.

Or, le transporteur, bien que présumé responsable d'une non livraison, perte ou avarie, l'exercice des recours contre lui est trop aléatoire pour constituer une sécurité ; ceci pour deux raisons :

- la première tient au fait que le transporteur maritime bénéficie de nombreux cas d'exonérations (force majeure, faute nautique du capitaine et de l'équipage, vices cachés du navire etc...).

.../...

- La seconde réside dans le fait que la responsabilité du transporteur est tellement limitée qu'il est erroné de penser à une réparation intégrale des dommages par lui causés.

Dès lors, l'importateur insouciant ou mal informé se retrouve souvent désemparé en cas de sinistre et à défaut de moyens financiers suffisants, il est voué à la ruine surtout lorsque l'importation porte sur des valeurs importantes.

En résumé, disons que le législateur camerounais entendait développer chez les importateurs locaux un sens élevé de prévoyance.

3° - La loi de 1975 voulait enfin amener les importateurs nationaux à contrôler ou du moins à maîtriser leurs opérations d'assurance.

Nous reviendrons sur cet aspect dans nos développements ultérieurs.

La domiciliation obligatoire de l'assurance des facultés à l'importation a eu au Cameroun plusieurs résultats positifs. Quels sont ces résultats et que peut-on attendre de l'application d'un tel système en CÔTE D'IVOIRE ?

.../...

CHAPITRE IILES AVANTAGES DE LA DOMICILIATION DE  
L'ASSURANCE DES IMPORTATIONS.

La localisation obligatoire de l'assurance des facultés à l'importation présente de nombreux avantages tant pour les assurés, pour le marché local d'assurance maritime qu'au niveau macro-économique.

SECTION I. : POUR LES ASSURES.

La domiciliation permet à l'assuré d'adapter ses opérations d'assurance aux conditions du marché local, lui procure ainsi une protection efficace voire des réductions tarifaires.

A/ - Maîtrise et adaptation des opérations d'assurance aux conditions du marché local.

Tout importateur a intérêt à faire couvrir ses risques maritimes auprès d'un assureur local non seulement par nationalisme mais aussi et surtout parce qu'il a la possibilité, au moment de la conclusion du contrat d'assurance, d'adapter la couverture de ses marchandises aux conditions du marché local ; ceci dans la mesure où en fixant ces conditions d'assurance, les assureurs locaux tiennent compte du contexte socio économique.

Ainsi, lors de la souscription de sa police, en raison de la distance réduite, l'importateur a la faculté d'engager un dialogue franc avec son assureur c'est-à-dire discuter du type de couverture correspondant à ses besoins propres, négocier un tarif économique et bénéficier des renseignements et/ou conseils de cet assureur local.

.../...

B/ - PROTECTION ET ASSISTANCE A L'ASSURE EN CAS  
DE SINISTRE

Dans la mesure où l'importateur local est assuré à des conditions qu'il a lui même négociées auprès d'un assureur qu'il connaît le mieux, il pourra lui adresser facilement son dossier de réclamation et être en droit d'obtenir de lui la réparation de son préjudice avec promptitude et une certaine satisfaction.

En outre, l'assuré est mieux informé de la réparation de son préjudice étant donné qu'il prend part au constat amiable contradictoire qui intervient entre lui, l'expert maritime, le transporteur ou son représentant.

Sa garantie est mieux renforcée en ce sens que dans les quinze jours qui suivent l'expertise, il a la faculté de provoquer une contre expertise amiable ou judiciaire s'il estime ne pas être d'accord avec les conclusions de l'expert désigné par son assureur afin de déterminer la nature, la cause et l'importance des dommages.

C/ - REDUCTIONS TARIFAIRES.

Il convient de souligner un avantage non moins important de la domiciliation que ignorent le plus souvent certains importateurs.

En effet, un assuré qui a de bons résultats techniques, peut bénéficier à l'échéance prochaine de son contrat à tacite reconduction d'un taux de prime plus faible de la part de son assureur local par le simple jeu des rabais.

Or, en cas d'achat C A F, ce sera le fournisseur des marchandises qui bénéficiera de cet avantage auprès de son assureur en lieu et place de l'acheteur alors même qu'il n'est pas le propriétaire des marchandises ayant fait l'objet de couverture.

.../...

Il faut noter que les avantages que nous venons d'énumérer ne sont pas spécifiques à la domiciliation de l'assurance des importations. Ils sont, en règle générale, liés à toute forme de domiciliation d'assurance.

SECTION II. : POUR LE MARCHÉ LOCAL D'ASSURANCE  
MARITIME

La domiciliation contribue à promouvoir le développement du marché national par l'accroissement des encaissements de primes, de la capacité de souscription du marché local sans oublier l'expérience des assureurs nationaux.

A/ - ACCROISSEMENT SUBSTANTIEL DU CHIFFRE D'AFFAIRES

Les vrais bénéficiaires de la réglementation sont les compagnies d'assurances locales.

En effet, une étude réalisée par le secrétariat de la CNUCED révèle que : "dans les pays où la domiciliation de l'assurance des importations a été rendue obligatoire, le volume des primes d'assurance maritime s'accroît régulièrement au point qu'il vient au premier ou au second rang parmi l'ensemble des branches d'assurance, tandis que dans les pays où il n'existe pas de réglementation expresse dans ce sens, les affaires d'assurance maritime ont tendance à n'occuper qu'une place marginale sur le marché local des assurances" (10).

Au Cameroun par exemple, cette affirmation ne s'est pas démentie comme le montre si bien le tableau ci-dessous :

.../...

---

(10) document C N U C E D TD/B/C3/120 p. 78.

EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA  
BRANCHE MARITIME AVANT ET APRES LA LOI DE 1975 AU  
CAMEROUN

(en milliers de francs CFA)

EXERCICE	PRIMES D'ASSURANCE MARITIME (encais. nets)	Taux d'EXPANSION	CHIFFRE D'AFFAIRES GLOBAL.	% PAR RAPPORT AU C.A. GLOBAL
1970	297.892	0		
1971	393.759	32,18		
1972	383.203	- 2,68		
1973	511.376	33,45		
1974	405.079	- 20,79		
1975	547.162	35,08	7.000.296	7,82
1976	771.092	40,93	8.387.445	9,19
1977	1.568.677	103,44	10.836.882	14,48
1978	2.453.633	56,41	13.529.858	18,13
1979	3.179.054	29,57	14.801.378	21,48
1980	3.638.714	14,45	17.796.423	20,45
1981	4.331.179	19,03	22.239.419	19,48
1982	5.750.457	32,77	28.384.981	20,26
1983	5.105.243	- 11,22	30.951.115	16,49
1984	5.009.468	- 1,88	37.006.362	13,54

SOURCE : Sous-Direction du Contrôle des Assurances - Ministère des Finances de la République du Cameroun.

REMARQUES : Il ressort de ce tableau qu'il a fallu attendre l'avènement de la loi de 1975 pour noter un accroissement très sensible et régulier du chiffre d'affaires des assureurs maritimes camerounais.

Par exemple le chiffre d'affaires qui était de 547.162.000 F/CFA en 1975 avec un taux d'expansion de 35,08 % s'est élevé à 1.568.677.000 F.CFA en 1977 c'est-à-dire deux ans après l'application de la loi de 1975 portant obligation d'assurance des facultés importées soit un accroissement de 103,44 % par rapport à l'exercice 1976.

.../...

D'autre part, la part du chiffre d'affaires de la branche maritime dans le portefeuille global des compagnies d'assurances connaît également une progression régulière.

Ainsi, de 7,82 % en 1975, elle passe à 14,48 % en 1977, 21,48 % en 1979 avant d'enregistrer une baisse sensible en 1984 due au ralentissement des importations et à la crise économique mondiale.

Le principe de calcul du taux d'expansion des encaissements de primes est le suivant :

$$\text{Taux d'expansion} = \frac{\text{Encaissements nets de l'exercice n} - \text{encaissements nets de l'exercice n-1}}{\text{encaissements nets de l'exercice n-1}} \times 100$$

Pour illustrer également les conclusions de l'étude faite par le secrétariat de la CNUCED, essayons d'analyser à travers les deux tableaux ci-dessous, la répartition du chiffre d'affaires par branche d'assurance et l'évolution du chiffre d'affaires de la branche maritime et transports en Côte d'Ivoire, pays où aucune réglementation expresse n'existe en matière maritime

1°/ REPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES (CA) PAR BRANCHE. (en mil.F/CFA)

BRANC.	VIE		AUTO		INCENDIE		AUTRES RISQUE		TRANSPORTS	
Ex.	1981	1982	1981	82	81	82	81	82	81	82
C.A.	1.368	1.707	21.996	21.379	4.317	4.576	9.442	10.440	4.818	5.010
% par rapport à l'ensemble du marché	3,25	3,96	52,25	49,60	10,29	10,60	22,51	24,22	11,49	11,62

SOURCE : Rapport fait par la Direction du Contrôle sur l'activité des organismes d'assurances en Côte d'Ivoire.

REMARQUES : La remarque que l'on peut faire sur ce tableau est que du point de vue du volume des primes, la branche maritime et transports occupe la troisième position après l'automobile et les autres risques.

2°/ - EVOLUTION DU C.A. MARITIME ET TRANSPORTS  
D'UNE ANNEE A L'AUTRE ET PAR RAPPORT AU C.A.  
DE L'ENSEMBLE DU MARCHÉ IVOIRIEN D'ASSURANCES.

(en millions de francs CFA)

( EXERCICE )	( C.A. )	( VARIATION )	( C.A. )	( % C.A. TRANS- )
( )	( TRANSPORTS )	( % )	( GLOBAL )	( PORTS PAR/AU )
( )	( )	( )	( )	( C.A. GLOBAL )
( ----- )	( ----- )	( ----- )	( ----- )	( ----- )
( 1978 )	( 2.554 )	( 0 )	( 27.826 )	( 9,14 )
( 1979 )	( 2.758 )	( 7,99 )	( 33.328 )	( 8,28 )
( 1980 )	( 4.206 )	( 52,50 )	( 42.890 )	( 9,80 )
( 1981 )	( 4.818 )	( 14,55 )	( 41.940 )	( 11,49 )
( 1982 )	( 5.010 )	( 3,98 )	( 43.103 )	( 11,62 )

SOURCE : Direction du Contrôle d'Assurances République de Côte d'Ivoire.

REMARQUES : L'évolution du chiffre d'affaires de la branche maritime et transports dans le temps se fait en dents de scie (7,99% en 1979 ; 52,50 % en 1980 ; 14,55 % en 1981).

Le C.A. de l'exercice 82 a fortement baissé du fait peut être des effets de la crise économique internationale.

Pour ce qui est de la part de cette branche dans le chiffre d'affaires global du marché, on note qu'elle dépasse à peine 11,6 % malgré la troisième place que cette branche occupe après l'automobile et les autres risques.

Nous sommes cependant convaincus qu'en cas d'institution d'une loi portant obligation d'assurance locale des importations, la branche maritime et transports, connaîtra un essor considérable voire occuper la deuxième place après l'automobile surtout du fait de la reprise économique actuelle du pays après plusieurs années de marasme économique.

B/- AUGMENTATION DE LA CAPACITE DE RETENTION DU  
MARCHÉ LOCAL

La domiciliation permettra aux compagnies d'assurances locales d'augmenter graduellement leur capacité de conservation

.../...

des affaires souscrites en raison de l'accroissement de leurs recettes de primes et de réduire ainsi leur dépendance vis-à-vis des réassureurs étrangers.

Il faut noter également que la rétention d'une compagnie d'assurance dépend non seulement du volume de la recette de primes mais aussi de l'importance et de la qualité du portefeuille, de sa surface financière et de son expérience.

C/ - ACCROISSEMENT DE L'EXPERIENCE DES ASSUREURS  
LOCAUX

L'assurance maritime de par sa complexité exige un degré élevé de spécialisation et nécessite notamment une très grande expérience.

Ainsi par exemple, pour mieux proposer une couverture adéquate à un client, l'assureur doit être informé des conditions de transport durant tout le voyage c'est-à-dire connaître les conditions portuaires, la nature des produits, les moyens de transport etc...

Il faut reconnaître que certains assureurs locaux manquent souvent d'expérience et de technicité.

Cette inexpérience est due en partie à la faiblesse du volume d'affaires souscrit sur place.

L'accroissement du chiffre d'affaires consécutif à l'institution de l'obligation d'assurance devrait permettre aux assureurs locaux d'acquérir une certaine expérience et une grande technicité afin d'améliorer leur service en qualité et en quantité.

SECTION III. : LES AVANTAGES DE LA DOMICILIATION  
AU NIVEAU DE L'ECONOMIE NATIONALE.

La localisation obligatoire de l'assurance des facultés à l'importation a pour effet de réduire la fuite des devises vers l'extérieur, de promouvoir l'épargne nationale nécessaire au financement de l'économie dans son ensemble et enfin de maîtriser les coûts à la consommation.

.../...

A/ - REDUCTION DE L'HEMORRAGIE FINANCIERE VERS  
L'EXTERIEUR

Une des raisons qui ont motivé certains pays membres de la CICA dont le Cameroun à rendre obligatoire l'assurance des importations tient à l'aggravation du déficit de leur balance des paiements.

La Côte d'Ivoire n'échappe pas à cette situation car bien que sa balance commerciale soit en valeur nominale relativement excédentaire, sa balance des paiements enregistre un déficit presque chronique. En effet, selon la revue économique et financière ivoirienne. (11), le poste "frêts et assurances sur importations" au niveau de la balance des services a connu un déficit de 7,6 milliards de francs CFA en 1968. Ce déficit est passé à 37,6 Milliards en 1977... C'est-à-dire en moins de dix ans.

Si l'on part du fait que grâce à la domiciliation, le Cameroun a réussi à améliorer le solde de sa balance des paiements, on peut espérer que l'institution d'un tel système permettra à la C.I. de réaliser un gain en devises sur ses importations dans la mesure où celles-ci se feront dorénavant en valeur F O B et seront placées auprès des compagnies d'assurances locales.

B/ - ACCROISSEMENT DE L'EPARGNE NATIONALE

L'instauration de l'obligation d'assurance a pour conséquence l'accroissement du chiffre d'affaires de la branche concernée et de l'épargne nationale par le biais des provisions techniques que les compagnies d'assurances sont tenues de constituer.

En effet, l'autorité de contrôle oblige les sociétés d'assurances à mettre en réserves techniques une portion des primes payées par les assurés, afin de pouvoir honorer leurs engagements envers ceux-ci au moment opportun.

Ces réserves techniques ou provisions techniques (provisions pour risques en cours et provisions pour sinistres à payer)

.../...

provenant de l'accumulation des portions de primes constituent une masse d'argent considérable affectée à l'épargne interne

Ces provisions techniques selon la réglementation de contrôle doivent être représentées par des actifs ou placements sûrs, liquides et rentables tels que les biens immeubles, achats d'obligations et actions dans les entreprises, prêts hypothécaires dépôts en banque etc...

En résumé, disons que les provisions techniques renforcent l'épargne interne nécessaire au financement du développement d'un pays donné,

#### C/ - REDUCTION DES PRIX A LA CONSOMMATION.

La domiciliation a également pour conséquence la maîtrise des coûts à la consommation.

En effet, la concurrence internationale conduit à une homogénéité des prix des marchandises.

Dès lors c'est sur le frêt et l'assurance que jouent les importateurs pour obtenir leurs marchandises à un coût relativement faible.

En raison de la maîtrise des frais de transport et d'assurance, un importateur qui achète F O B vendra ses biens moins cher sur le marché local que celui qui achète C A F et qui voudra repercuter ses débours sur le consommateur. D'où l'intérêt de la domiciliation pour la communauté toute entière.

Nous venons de démontrer autant que possible que la localisation obligatoire de l'assurance des facultés à l'importation comporte un impact positif pour les assurés, importateurs en ce qu'elle leur permet entre autres avantages, la maîtrise de leurs opérations d'assurance ; ensuite pour les compagnies locales d'assurances en raison du volume substantiel d'affaires maritimes qu'elle leur procure et partant l'augmentation de leur chiffre d'affaires et enfin pour l'économie nationale dans la mesure où elle entraîne la réduction des sorties de devises et l'accroissement de l'épargne nationale utile au financement du pays.

Mais en fait, ce système n'a-t-il pas posé un certain nombre de problèmes aux pays qui l'ont adopté ? si oui lesquels ?

La réponse à ces questions fera l'objet de la deuxième partie de notre étude.

///) EUXIEME

///) ARTIE

-----

PROBLEMES LIES A L'INSTITUTION D'UNE OBLIGATION  
D'ASSURANCE LOCALE DES FACULTES A L'IMPORTATION.

uuuuu

La domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation, en dépit des avantages énumérés plus haut, connaît quelques difficultés.

Ces difficultés peuvent être regroupées en trois grandes catégories :

D'abord des problèmes de résistance à l'application de la réglementation ; ensuite des difficultés d'ordre technique et enfin des problèmes inhérents au contrôle de l'application des textes en vigueur.

Nous examinerons successivement ces différents points tout en nous gardant de fournir des remèdes appropriés.

Cependant, pour ce qui concerne les problèmes de faible importance, nous pourrions être amenés à proposer des solutions immédiates.

x

x x

## CHAPITRE I.

### LES PROBLEMES DE RESISTANCE A L'APPLIC- CATION DE LA REGLEMENTATION.

Les autorités camerounaises, tout comme celles des pays ayant institué la localisation de l'assurance des facultés importées, sont confrontées à des problèmes de résistance de la part de certains importateurs locaux et des partenaires étrangers.

#### SECTION I. : LA RETICENCE DES IMPORTATEURS LOCAUX

Cette résistance des importateurs à l'application de la réglementation se caractérise par la double assurance et le fractionnement des marchandises importées.

##### A/ - LA DOUBLE ASSURANCE

Elle peut se produire soit de bonne foi soit de manière frauduleuse.

##### ☒ La double assurance faite de bonne foi.

Cette pratique a lieu chaquefois qu'un importateur prend une couverture ignorant totalement que quelqu'un d'autre, notamment le fournisseur des marchandises, a également assuré la même cargaison pour le compte de qui il appartiendra.

.../...

Dans un tel cas, les législations nationales admettent la validité de ces assurances cumulatives dans la mesure où l'importateur n'a eu aucune intention de transgresser les textes en vigueur.

Quid la double assurance faite de mauvaise foi ?

☒ La double assurance frauduleuse.

Dans ce deuxième cas, l'importateur désireux d'enfreindre la loi portant obligation d'assurance des importations qu'il qualifie souvent d'épée de Damoclès, utilise deux procédés.

Le premier consiste à souscrire une assurance très restreinte ou purement symbolique auprès d'une compagnie d'assurance locale alors même qu'il a fait assurer ses facultés sur le marché international pour une garantie complète (tous risques).

Le deuxième procédé est le suivant : l'importateur continue à acheter C A F ses marchandises et ce n'est que *quand* le service des douanes lui exige un certificat d'assurance délivré par un assureur local qu'il court acheter une garantie de pure forme auprès d'une compagnie d'assurance nationale bien que les marchandises ne soient plus exposées à des risques de transport.

Dans ces deux cas, les assurances souscrites cumulativement doivent être annulées soit pour éviter de porter atteinte au principe indemnitaire soit pour défaut d'aléa étant donné que les marchandises sont déjà arrivées à destination.

B/ - LE FRACTIONNEMENT DES IMPORTATIONS

Comme signalé précédemment, la réglementation camerounaise a fixé un seuil de 500.000 F/CFA au delà duquel toute marchandise importée F O B doit être assujettie à l'obligation d'assurance.

Pour contourner la réglementation, certains importateurs n'hésitent pas à fractionner leurs importations oubliant même que cette pratique peut alourdir leurs frais de transport.

Ces deux types de comportements nous permettent d'affirmer qu'il n'est pas du tout aisé de changer les habitudes des personnes dans la mesure où celles ci, par instinct de conservation, ont du mal à s'adapter aux idées nouvelles.

Le plus souvent la résistance des importateurs locaux est dictée par l'attitude de leurs partenaires étrangers.

SECTION II. : L'ATTITUDE DES PARTENAIRES ETRANGERS

La grande majorité des sociétés industrielles et commerciales opérant sur le territoire national de la plupart de nos pays sont des succursales ou des filiales des sociétés étrangères.

Ainsi dans les pays où il existe un libre choix de l'assurance en matière de commerce international, ces succursales ou filiales ont pris l'habitude de confier le soin de l'assurance portant sur leurs marchandises importées à leurs maisons mères.

On constate avec amertume que cette pratique persiste encore dans les pays ayant institué une domiciliation de l'assurance des importations au point qu'elle ôte à leurs règlementations toute efficacité.

Pour éviter une telle situation en Côte d'Ivoire en cas d'instauration d'une réglementation similaire, les pouvoirs publics doivent sensibiliser les dirigeants de ces filiales afin qu'ils fassent comprendre à leurs sociétés mères, si elles veulent opérer sur le marché national, la nécessité de se conformer aux textes en vigueur dans notre pays.

D'autre part, certains partenaires commerciaux répuant à vendre F O B obligent certains importateurs locaux en particulier analphabètes, à acheter C A F, c'est-à-dire en leur facturant non seulement le coût de la marchandise mais aussi leurs services. Pour remédier à cet état de choses, il serait souhaitable que les importateurs nationaux soient suffisamment informés.

La réglementation portant domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation se heurte au niveau de son application non seulement à des comportements illégaux de la part de certains importateurs nationaux et de leurs partenaires commerciaux étrangers mais aussi et surtout à des problèmes d'ordre technique.

.../...

CHAPITRE II  
LES PROBLEMES D'ORDRE TECHNIQUE

Ces problèmes peuvent être recherchés soit au moment de la souscription des risques maritimes soit au niveau de la surveillance des sinistres.

SECTION I. : AU NIVEAU DE LA SOUSCRIPTION DES RISQUES MARITIMES

L'expérience montre qu'au moment de la souscription des affaires maritimes, il se pose généralement des problèmes de capacité de conservation du marché local, de sélection des risques proposés, de l'étendue de la garantie à offrir et de tarification.

A/ - PROBLEMES DE CAPACITE DE CONSERVATION DU MARCHE NATIONAL

Les compagnies d'assurances locales n'étant pas financièrement et techniquement aptes à couvrir en totalité les risques qui leur sont proposés, elles subordonnent le plus souvent leur acceptation aux possibilités de couvertures en réassurance qui leur sont offertes. Ainsi, en raison de la capacité de conservation assez réduite du marché local, on aboutit à une dépendance totale des assureurs locaux vis-à-vis des réassureurs étrangers.

Ce problème n'est pas spécifique à la branche maritime et transports. Il se pose de la même manière dans toutes les branches d'assurances. Cependant il est plus accentué en matière maritime du fait que l'assurance maritime porte sur des valeurs très importantes et l'accumulation des risques est très fréquente et difficile à contrôler à cause de l'encombrement de nos ports et des magasins de dépôt.

Ce problème de dépendance vis-à-vis de la réassurance étrangère risque de se poser de façon plus accrue en Côte d'Ivoire en cas de domiciliation de l'assurance des importations.

En effet, les possibilités de réassurance locale y sont presque inexistantes, en l'absence d'une caisse nationale de réassurance (C N R) et du fait que les compagnies locales pratiquent très peu la coassurance.

.../...

Les assureurs locaux comptent ainsi beaucoup plus sur la réassurance étrangère pour déterminer leur plein de souscription.

Et comme le plein de conservation de la plupart des compagnies locales dans leurs traités de réassurance représente un pourcentage très infime des affaires souscrites, certaines personnes n'hésitent pas à qualifier nos sociétés d'assurances de "boîte aux lettres".

Dès lors si cette situation demeurerait inchangée après l'institution d'une loi portant obligation de l'assurance des importations, on assisterait à une fuite d'aliments de primes maritimes vers les réassureurs étrangers ; ce qui compromettrait les objectifs poursuivis par les pouvoirs publics en rendant cette branche d'assurance obligatoire.

B/ - PROBLEMES RELATIFS A LA SELECTION DES RISQUES.

Malgré l'obligation d'assurance à l'importation, l'assureur maritime conserve le droit de refuser sa couverture à un client dont le risque ne satisferait pas sa politique de souscription ou de radier un mauvais client de son portefeuille dans le but d'assainir ce portefeuille.

Dès lors, quel sort sera-t-il réservé aux importateurs qui se verraient refuser la couverture de leurs cargaisons ?

En effet, en matière automobile, le législateur a créé un bureau central de tarification habilité à trancher un tel litige.

Or, en matière d'obligation d'assurance maritime, il n'existe pas, sauf erreur de notre part, d'organisme similaire dans les pays ayant institué un tel système.

Il faut noter que le problème tel qu'il est posé reste une hypothèse d'école car les tarifs en matière maritime n'étant pas bloqués comme c'est le cas en automobile, cette situation ne pourra pas se poser de la même manière.

Mais, si elle venait à se poser, nous pensons que le législateur ivoirien n'hésitera pas à adopter la même attitude qu'en assurance automobile.

C/ - PROBLEMES LIES A L'ETENDUE DE LA GARANTIE.

Les principaux modes d'assurance usités en matière maritime et transports sont : l'assurance "tous risques" qui est une garantie très étendue, la garantie "F A P sauf" (12) qui a une portée restreinte, et enfin les garanties "F A P absolument" et "F.A. absolument" (13).

Ces formules ne sont pas limitatives et les parties peuvent librement adapter la couverture des risques aux besoins de l'assuré par toute autre clause.

En règle générale, les législations des pays où il existe une localisation obligatoire des risques maritimes, prévoient comme garantie minimum "F A P sauf".

En effet l'article 2 du décret portant application de la loi camerounaise rendant obligatoire l'assurance des facultés importées dispose :

" 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 "franc d'avaries particulières sauf" (F A P sauf)..."

L'expérience a montré que les importateurs se fondant sur ce texte ont tendance à demander plus la garantie "F A P sauf" parce que très moins chère même si elle n'est pas adaptée à leurs besoins et sont surpris du rejet de leur réclamation en cas d'avaries particulières non couvertes.

Il est donc souhaitable pour les négociants locaux de solliciter la garantie appropriée notamment la "tous risques" non pas en fonction de la prime à payer mais en fonction des risques réels auxquels leurs marchandises sont exposées au cours de transport et de l'importance des sommes en jeu car n'a-t-on pas coutume de dire que l'assurance ne coûte chère qu'avant le sinistre ?

Les compagnies d'assurance locales doivent de leur côté, s'efforcer d'adapter les clauses et conditions d'assurance aux réalités locales.

---

(12) Franc d'avaries particulières

(13) Franc d'avaries absolument.

D/ - LES PROBLEMES DE TARIFICATION.

En matière d'assurance sur facultés, il n'existe pas de barème uniforme comme en automobile ou de techniques codifiées (comme en incendie) permettant de tarifier un risque qu'on vous propose.

Ainsi donc, deux problèmes peuvent se poser :

Les compagnies d'assurance locales peuvent soit fixer des taux de prime plus élevés que ceux qui sont offerts sur les marchés internationaux soit se livrer à une concurrence déloyale et malsaine, ce qui risque de nuire à la bonne réussite de l'obligation d'assurance maritime sur facultés. Il est utile d'insister sur les taux de prime offerts par le marché local.

En effet, l'étude réalisée par le secrétariat de la CNUCED, citée ci-dessus, a conclu "qu'en raison du volume très restreint d'affaires souscrites sur les marchés nationaux des pays en développement, leurs assureurs maritimes sont obligés d'appliquer des taux plus élevés que ceux que pratiquent les assureurs des pays développés dans le simple souci de pouvoir équilibrer leurs résultats techniques". Or les coûts étant un facteur déterminant de l'attitude des négociants, la préférence est donc donnée au marché qui offre les taux les plus compétitifs c'est-à-dire le marché international.

Face à cette situation, peut-on exhorter les pays désireux d'instituer la domiciliation de l'assurance des importations à fixer des tarifs uniformes ?

Compte tenu du fait qu'en matière maritime, la détermination du taux de prime ne dépend pas trop de la loi des grands nombres mais et surtout de l'expérience et du flair de l'assureur qui, étudie les caractéristiques du risque à couvrir, cas par cas et de manière mouvante dans le temps, il serait dangereux de fixer un tarif uniforme, c'est-à-dire un tableau à lecture directe.

La tarification du risque maritime est généralement influencée par les facteurs suivants :

.../...

- la nature de la marchandise (plus ou moins cassable ou subtilisable)
- la qualité de son emballage (sacs, conteneurs, caisses bois ou carton)
- la qualité des moyens de transport
- les conditions d'assurance demandées (tous risques ou F A P sauf...)
- les voyages à effectuer (longueur, voyages directs ou comportant des transbordements)
- l'origine et la destination des marchandises (équipements des ports et engins de manutention, ses conditions de sécurité)
- la qualité du client (occasionnel ou habituel, sérieux ou non) etc...

D'autre part, la possibilité pour l'assureur d'exercer des recours avec succès contre les tiers présumés responsables a également une influence importante sur la fixation du taux de prime.

En résumé, disons qu'en raison des nombreux paramètres que nous venons d'énumérer, le taux de prime maritime doit être librement débattu entre les parties à l'opération d'assurance (assureur et assuré).

Mais pour pouvoir dissuader les négociants de recourir aux marchés internationaux, les assureurs locaux doivent fixer des taux de prime plus compétitifs et améliorer la qualité de leurs services par le règlement rapide et satisfaisant des dossiers de sinistres. Mais encore faut-il que les assurés exécutent correctement leurs obligations.

La mauvaise exécution des uns et des autres de leurs obligations nées du contrat d'assurance notamment en cas de survenance de sinistres, entraîne le plus souvent quelques problèmes d'ordre pratique.

## SECTION II. : LES PROBLEMES CONSTATES EN CAS DE SINISTRES.

Ces problèmes sont de deux ordres :

Ils sont d'une part, liés aux règlements des sinistres et d'autre part, relatifs aux recours contre les tiers présumés responsables.

.../...

Il convient de souligner que ces deux types de problèmes sont plus d'ordre général que spécifiques à la domiciliation de l'assurance des importations.

Cependant, il n'est pas superflu d'en parler brièvement dans le cadre de notre étude.

A/ - RETARDS DANS LES REGLEMENTS DES SINISTRES ET COUTS ELEVES DES SINISTRES

Selon l'étude faite par le secrétariat de la CNUCED : "les assureurs internationaux règlent avec promptitude les sinistres qui leur sont déclarés en suivant les usages du droit maritime et paient souvent plus qu'ils ne l'auraient fait s'ils suivaient la police à la lettre...)(14).

En revanche, les assureurs locaux, en raison de leur expérience réduite et de la faiblesse du volume de leur portefeuille se montrent trop rigoureux dans l'étude des dossiers sinistres.

Cette rigueur entraîne de sérieux retards dans les règlements des sinistres et est le plus souvent source de nombreux litiges.

Ces retards proviennent également du fait des assurés qui la plupart du temps ne respectent pas les conditions fixées au contrat telles que : la constitution d'un dossier complet de réclamation ou la constatation dans les formes et délais des dommages survenus aux marchandises.

D'autre part, la localisation de l'assurance des importations peut donner lieu pendant les premières années à de mauvais résultats du fait de l'augmentation de la charge des sinistres.

Cette augmentation de la charge des sinistres trouve sa justification dans le fait qu'au moment de l'application de la réglementation, les assureurs locaux ignorant la qualité et le sérieux des clients qui vont se présenter à eux pour la première fois ne pourront pas se livrer à une sévère sélection des risques. Ils ne pourront le faire qu'au fil du temps et surtout lorsqu'ils auront des statistiques sur chacun des clients en portefeuille.

.../...

La deuxième raison tient au fait que faute d'infrastructures portuaires adéquates, il y aura de nombreux cas d'avarie, de pertes, de vol et de pillage de marchandises.

Si le règlement des sinistres est loin de satisfaire les attentes des importateurs locaux, il faut noter que les assureurs locaux sont confrontés quant à eux à de nombreuses difficultés dans l'exercice de leurs recours contre les présumés responsables des dommages causés aux marchandises assurées.

B/ - DIFFICULTES DANS L'EXERCICE DES RECOURS CONTRE LES TIERS RESPONSABLES.

En règle générale, l'exercice des recours contre les tiers responsables notamment le transporteur maritime reste aléatoire.

Mais le plus souvent, par la faute des assurés, les assureurs locaux perdent la possibilité de l'exercice de leurs recours.

Certains assureurs locaux échouent également dans l'exercice de leurs recours tout simplement par inexpérience et par leurs refus d'utiliser les services des organismes spécialisés dans les recours.

Or l'assurance maritime étant par essence internationale, le seul moyen pour les assureurs locaux d'améliorer leur image de marque tant sur leur marché local qu'à l'extérieur, c'est d'utiliser les services fournis au niveau mondial par des organismes spécialisés.

Rappelons que la domiciliation obligatoire de l'assurance des facultés importées rencontre au niveau de son application quelques problèmes de résistance dans la mesure où certains agents économiques utilisent des moyens frauduleux pour y échapper.

Pour enrayer ou du moins atténuer ces échappatoires, les autorités camerounaises ont mis en place un système de contrôle de l'application des textes.

Mais l'exercice de ce contrôle rencontre un certain nombre de problèmes :

.../...

CHAPITRE III  
LES PROBLEMES INHERENTS AU CONTROLE DE  
L'APPLICATION DE LA REGLEMENTATION.

Le contrôle institué a pour but de vérifier la bonne application des textes par les parties concernées.

Le contrôle s'est avéré en partie inefficace du fait de la défaillance des services de contrôle existants. Avant d'examiner ces structures de contrôle, il apparaît opportun de poser le principe de vérification prévu par le système camerounais.

SECTION I. : LE PRINCIPE DE CONTROLE.

Selon la réglementation camerounaise, l'autorité chargée du contrôle des assurances, n'est pas celle habilitée à effectuer le contrôle de l'application de la réglementation portant assurance obligatoire des facultés à l'importation.

L'article 6 de l'arrêté n° 102 du Ministère de l'Economie et du Plan précité dispose : "Le Directeur des Contrôles Economiques et Finances Extérieures, le Directeur du Commerce et le Directeur des Douanes sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'application du présent arrêté...".

Il ressort de ce texte que trois services administratifs sont chargés du contrôle de l'application de la réglementation, ce sont :

- le service du commerce extérieur
- le service du contrôle de changes ou office des changes
- le service des douanes.

Il faut souligner que ce texte (article 6) est incomplet et très vague en ce sens qu'il s'est borné à prévoir les structures de contrôle sans toutefois définir les modalités du contrôle.

Cette lacune a conduit comme précédemment annoncé à la défaillance des structures de contrôle mises en place.

.../...

SECTION II. : DEFAILLANCE DES SERVICES DE CONTROLE.

La faiblesse du système de contrôle résulte d'un certain nombre de difficultés enregistrées au niveau de chacun des services de contrôle énumérés ci-dessus.

A/ - AU NIVEAU DU SERVICE DU COMMERCE EXTERIEUR.

La difficulté majeure porte sur la différence entre le seuil à partir duquel tout importateur doit se faire délivrer une licence d'importation et le seuil de l'obligation d'assurance à l'importation.

Le premier qui était de 500.000 F/CFA a été relevé à 1.000.000 F/CFA depuis un certain temps alors que le second est resté de 500.000 F/CFA.

Pour accorder une licence d'importation, certains documents doivent être fournis par l'importateur et parmi lesquels figure la police d'assurance ou le certificat d'assurance délivré par un assureur local.

Du fait de la différence entre les deux seuils sus-indiqués, le négociant local va se passer de l'assurance tant que le coût de sa marchandise importée n'a pas atteint 1.000.000 F/CFA puisque dans ce cas, il pourra importer sans<sup>se</sup> faire délivrer une licence d'importation.

Dès lors, le contrôle que doit exercer le service du commerce extérieur aura une portée très limitée dans la mesure où les importations portant sur des valeurs inférieures à 1.000.000 F/CFA ne pourront pas faire l'objet d'un contrôle a priori.

Pour pallier cet inconvénient qui pourrait nuire à la bonne fin de la réglementation en matière maritime, les autorités compétentes doivent relever également le seuil de l'obligation d'assurance à 1.000.000 de F/CFA de sorte que le service du commerce extérieur puisse jouer pleinement son rôle.

B/ - AU NIVEAU DU SERVICE DE CHANGES.

Ici le problème de seuil d'obligation ne se pose guère en ce sens que dans les deux cas le seuil est de 500.000 F/CFA.

.../...

En effet, pour transférer des fonds au-dessus de 500.000 F/ CFA portant sur une opération commerciale, tout négociant résidant sur le territoire national doit fournir :

- une licence d'importation
- un connaissement ou titre de transport quelconque
- une facture dûment domiciliée dans une banque
- une police ou certificat d'assurance.

Pour contourner la réglementation de changes, les commerçants ouvrent un compte au pays de leur fournisseur dans lequel ils virent par fraction périodique leur argent ou passent tout simplement par les intermédiaires.

Toutes ces pratiques mettent en échec la mission que devrait accomplir ce service en matière d'obligation d'assurance des importations.

En résumé, disons que compte tenu de l'importance des tâches du service de changes et du fait que son intervention au niveau du contrôle se fait a posteriori, nous pensons que son apport dans le contrôle de l'application de la réglementation d'assurance maritime reste plutôt théorique.

#### C/ AU NIVEAU DU SERVICE DES DOUANES.

En principe, avant d'autoriser la sortie des marchandises des dépôts, les agents du service des douanes devraient exiger la production d'un certificat d'assurance délivré par un assureur local.

L'expérience a montré que ce contrôle s'est aussi avéré inefficace dans la mesure où beaucoup de marchandises achetées C A F passent au niveau des douanes sans qu'elles soient saisies.

Cette défaillance peut s'expliquer d'abord par le fait que les agents de douanes soit y mettent de la mauvaise volonté soit parce que n'étant pas des techniciens d'assurance, ils ont du mal à comprendre le sens des mentions figurant sur le document d'assurance.

.../...

Ainsi donc au vue d'un certificat d'assurance fictif ils peuvent autoriser la sortie de certaines marchandises.

Pour pouvoir déceler les cas d'assurances cumulatives (double assurance) ou d'assurances fictives, les agents de douanes devraient comparer les documents entre eux c'est-à-dire la facture des marchandises, le connaissement, le certificat d'assurance. Ils doivent ensuite vérifier les mentions portées sur ces documents tels que la date de couverture et le montant de la garantie portés sur le certificat d'assurance ou le lieu d'embarquement et de destination figurant sur le connaissement.

En résumé, il faut noter que, comme disent souvent les juristes "pas d'intérêt, pas d'action", les agents des trois services de contrôle sachant qu'ils ne tirent aucun profit direct des primes d'assurances mettent souvent de la mauvaise volonté dans l'exercice du contrôle de l'application de la réglementation.

Il serait donc souhaitable que ceux-ci soient sensibilisés afin qu'ils comprennent la portée exacte de la réglementation de manière à jouer pleinement leur rôle.

En outre, pour que le système puisse connaître un degré d'efficacité, lesdits services de contrôle doivent travailler en parfaite osmose.

Nous venons de mettre en exergue, à partir de l'expérience camerounaise, les inconvénients de la localisation obligatoire de l'assurance des importations.

Dès lors, quelles précautions doit-on prendre pour éviter ou du moins atténuer ces problèmes de manière à ce que l'institution d'une telle réglementation en Côte d'Ivoire puisse donner de meilleurs résultats ?

/// ROISIEME      // ) ARTIE  
-----

TENTATIVES DE SOLUTIONS POUR UNE MEILLEURE APPLICATION  
DE LA REGLEMENTATION

Les solutions aux problèmes soulevés par l'application d'une réglementation instituant une obligation d'assurance locale des facultés à l'importation peuvent être trouvées aux niveaux des pouvoirs publics, des compagnies d'assurances et des importateurs.

x  
x x  
x

CHAPITRE I  
AU NIVEAU DES POUVOIRS  
PUBLICS

Pour atteindre les objectifs visés par la réglementation, les autorités compétentes doivent sensibiliser les négociants locaux, créer des structures de contrôle adéquates en définissant clairement les modalités de contrôle et enfin renforcer la prévention des sinistres.

SECTION I. : SENSIBILISATION DES IMPORTATEURS.

Malgré l'entrée en vigueur de la loi portant obligation d'assurance locale des importations, certains importateurs continuent d'acheter C A F et non F O B comme le prévoit la réglementation. Dans la majorité des cas, ces importateurs agissent de bonne foi dans la mesure où faute d'informations suffisantes, ils peuvent ignorer l'existence de la réglementation en vigueur.

C'est ce qui justifie souvent l'étonnement de certains importateurs lorsque le service des douanes leur exige un certificat d'assurance délivré par le marché local d'assurances. Certaines personnes diront que ces importateurs sont blâmables en vertu du principe "nul n'est censé ignorer la loi".

Mais en fait, cette règle est-elle toujours vérifiée ?

En effet, cette règle d'ordre général signifie tout simplement que personne ne peut se prévaloir de son ignorance pour échapper à la loi pénale.

Ainsi par exemple celui qui assassine quelqu'un ne pourra jamais bénéficier d'un acquittement aux motifs qu'il ignorait l'interdiction de tuer un être humain.

.../...

Mais lorsqu'on part de l'hypothèse que bon nombre de négociants locaux sont analphabètes et donc insensibles à la pratique en cours dans chacun de nos pays qui consiste à publier un nouveau texte de loi par voie de presse (Radio, télévision, journal officiel) ou par simple affichage, nous sommes tentés de dire que la règle ci-dessus mérite d'être atténuée ; surtout quand on sait que dans un pays donné, le nombre de lecteurs du journal officiel se compte sur les doigts d'une main.

D'où la nécessité d'utiliser d'autres moyens d'information pour atteindre une grande masse de population.

Pour ce qui concerne les importateurs, un réseau d'informations peut être créé au niveau de la chambre de commerce des différentes grandes villes du pays en vue d'informer et de sensibiliser les négociants locaux à acheter F O B leurs marchandises et à les assurer localement.

En plus de cette sensibilisation, il serait souhaitable que les autorités ivoiriennes créent des services de contrôle compétents.

## SECTION II. : CREATION ET RENFORCEMENT DES STRUCTURES DE CONTROLE

L'application de la réglementation ne pourra jamais atteindre un certain degré d'efficacité en l'absence de structures de contrôle plus dynamiques et appropriées.

C'est pourquoi les pouvoirs publics ivoiriens doivent au moment de l'élaboration des textes portant obligation de l'assurance des importations prévoir des structures de contrôle tout en définissant clairement les attributions de chacune d'elle.

Ils pourront, en plus des structures de contrôle instituées par les autorités camerounaises, créer au niveau de la Direction du contrôle des assurances un service spécial chargé de la bonne application des textes portant obligation de l'assurance des importations.

.../...

Les autorités ivoiriennes peuvent aussi inviter les banques à ne fournir de crédits documentaires aux négociants locaux que si leurs contrats d'achat à l'étranger ont été réalisés sur la base F O B.

Il serait souhaitable que ces mêmes autorités édictent des mesures prescrivant une collaboration étroite des services de contrôle ainsi créés.

Une fois que ces structures de contrôle seront mises en place, les pouvoirs publics devront également aider les compagnies d'assurances à prévenir les cas de sinistres surtout au niveau des ports.

### SECTION III. : RENFORCEMENT DE LA PREVENTION DES SINISTRES.

Le rôle des pouvoirs publics dans la prévention des sinistres doit se traduire par l'amélioration des conditions de sécurité dans les ports.

En effet, on enregistre le plus souvent de nombreux cas d'avaries, de perte, de vols voire de pillages de marchandises dans beaucoup de ports africains compte tenu de leurs encombrements et du fait qu'ils ne soient pas dotés de services de surveillance et de sécurité ni de matériel de manutention de type moderne.

Ainsi, compte tenu de la forte sinistralité, les assureurs locaux ont tendance à appliquer des taux de primes trop élevés.

Les autorités portuaires des pays africains ayant institué l'obligation d'assurance maritime doivent donc équiper leurs ports de matériels de manutention plus modernes et créer des services de sécurité et de gardiennage des marchandises ; ceci afin d'amener les assureurs à fixer des taux de primes plus raisonnables dans l'optique de dissuader les importateurs locaux de recourir aux marchés internationaux.

.../...

Pour ce qui concerne l'amélioration des infrastructures portuaires, un effort vient d'être fait par les autorités ivoiriennes.

En effet, le port autonome d'Abidjan vient de bénéficier de l'installation sur la plate forme du terminal à conteneurs de deux portiques (15), instruments de travail des plus performants dans le sens de la rapidité d'exécution du travail et de la limitation des risques d'accidents (dommages aux marchandises conteneurisées).

Il faut noter également que depuis 1981, un service de surveillance et de sécurité dirigé par un officier des forces armées nationales a été créé de manière à éviter que des trafiquants et de truands profitent du flux des échanges commerciaux pour se livrer à des actes de brigandage et de vols.

Malgré toutes ces mesures, les autorités ivoiriennes doivent continuer à améliorer davantage les conditions de sécurité dans les deux ports du pays. Aussi doivent-elles augmenter la capacité de stockage des marchandises afin d'éviter les problèmes d'encombrements favorables aux vols et à l'accumulation des risques.

Les pouvoirs publics ivoiriens doivent, en plus des trois cas que nous venons d'examiner, prendre des mesures coercitives tendant à réduire la dépendance du marché local de la réassurance étrangère et à dissuader les importateurs de violer la réglementation.

#### SECTION IV. : REDUCTION DE LA DEPENDANCE DU MARCHÉ LOCAL DES REASSUREURS ETRANGERS.

Pour réduire cette dépendance du marché local d'assurance, il serait souhaitable que l'Etat ivoirien prenne des mesures d'accompagnement tendant à l'augmentation de la capacité de conservation de son marché national dans la souscription des risques maritimes.

Ces mesures auront pour but d'éviter que les aliments de primes portant sur des affaires maritimes qui ont pu être domiciliées ne ressortent par le biais de la réassurance extérieure

.../...

---

(15) Une grue électrique géante sur rail spécialisée dans la manutention des containers (elle est capable de décharger 40 containers à l'heure sans utilisation de l'énergie humaine.)

Ainsi les pouvoirs publics devront comprendre la nécessité de créer une caisse nationale de réassurance comme c'est le cas au Cameroun afin d'offrir des possibilités de réassurance locale au moyen de cessions obligatoires.

Ils peuvent également imposer aux compagnies d'assurances locales le recours à la coassurance et cela par voie réglementaire.

Au Cameroun par exemple, le législateur, soucieux de réduire la fuite des devises vers l'extérieur a pris des mesures limitant les cessions en réassurance étrangère que peut faire chaque société locale sur une affaire souscrite à 50 % du capital garanti.

Cette réglementation des cessions en réassurance extérieure oblige indirectement les assureurs locaux à pratiquer la coassurance pour la couverture des cargaisons de valeurs importantes avant de recourir à la réassurance.

#### SECTION V. : SANCTIONS ENVISAGEABLES.

Pour décourager toutes tentatives de violation de la réglementation, le législateur ivoirien pourra envisager par exemple en plus des sanctions prévues par le législateur camerounais (amende de 25 % de la valeur de la marchandise importée...) la saisie pure et simple des marchandises importées et pour lesquelles l'assurance n'a pas été souscrite sur le marché local.

Il ressort de tout ce qui précède que pour atteindre les objectifs poursuivis par la réglementation, l'Etat doit jouer un rôle de premier plan.

Mais, en dehors de l'Etat, il appartient aux compagnies d'assurances locales de créer un climat de confiance entre elles et les autres opérateurs économiques.

x  
x x  
x

#### CHAPITRE II

#### AU NIVEAU DU SECTEUR DE L'ASSURANCE.

Les solutions à envisager pour la réussite de la domiciliation de l'assurance des importations au niveau du secteur de

.../...

l'assurance peuvent se traduire par les rôles que doivent jouer respectivement le comité des assureurs et les compagnies d'assurances prises individuellement.

SECTION I. - CE QU'ON ATTEND DU COMITE DES ASSUREURS IVOIRIENS

Le comité des assureurs doit entreprendre de son côté une intense campagne de sensibilisation des importateurs en organisant notamment des séminaires regroupant toutes les parties concernées par les opérations d'assurance.

Il peut également prévoir des conférences, faire des émissions radioé diffusées ou télévisées dans le but d'expliquer aux importateurs l'intérêt d'un achat F O B et de la domiciliation de l'assurance de leurs facultés importées auprès du marché national d'assurances.

Le comité des assureurs pourra constamment faire des enquêtes pour savoir si la réglementation est bien respectée.

Outre ces rôles d'information et d'investigation, le comité peut intervenir au niveau de la tarification des risques et de celui de la prévention des sinistres.

A/ - LA TARIFICATION DES RISQUES.

Le comité des assureurs pourra créer en son sein une commission chargée de la tarification des affaires maritimes sur facultés comme c'est le cas en corps de navire.

Ainsi, pour éviter une concurrence aveugle entre les compagnies locales au niveau de la fixation des taux de primes, cette commission pourra établir des tarifs de base sujets à révision en hausse ou en baisse (avec bien évidemment une limite minimale) selon les caractéristiques du risque à couvrir.

B/ - LA PREVENTION DES SINISTRES.

"Il vaut mieux prévenir que guérir" a-t-on coutume de dire.

En matière d'assurance, on dira qu'il vaut mieux prévenir les sinistres que d'avoir à les payer.

Dès lors, pour réduire la charge des sinistres et ren-

dre les opérations des compagnies d'assurances plus rentables, une action concertée de prévention des sinistres doit être entreprise par le comité des assureurs dans la mesure où les efforts de prévention des pertes déployés de façon individuelle s'avèrent inefficaces et trop onéreux.

Le comité des assureurs pourra par exemple proposer aux autorités gouvernementales, la création d'un bureau de contrôle et d'inspection des marchandises de type égyptien.

Ce bureau aura pour mission principale de superviser dans les ports, toutes les opérations de chargement et de déchargement des marchandises, leur stockage, entreposage, arrimage et leur gardiennage. Il pourra aussi enregistrer les avaries et prendre toutes mesures nécessaires en vue de la sécurité et de la protection des marchandises.

La mise en place d'un tel organe entièrement financé par les compagnies d'assurances locales permettra, à la longue, d'atteindre les objectifs suivants (16):

- 1°) - pour le secteur des assurances,
  - baisse des pertes et avaries dans les transports maritimes
  - Amélioration des conditions de réassurance.
- 2°) - Pour l'économie nationale
  - réduction des primes d'assurances maritimes (fixation des taux compétitifs)
  - réduction du prix des produits importés.
  - Livraison des marchandises aux destinataires dans de bonnes conditions ou du moins avec un minimum de pertes ou d'avaries.

La création d'un tel organe comme moyen d'intervention directe au niveau des ports pour prévenir les sinistres sera salutaire dans la mesure où c'est le secteur d'assurances qui supporte le coût des pertes, des manquants et autres dommages aux marchandises.

.../...

---

(16) 9<sup>e</sup> conférence des assureurs africains du 29 Mai au 3 Juin 1982 (O A A).

L'apport du comité des assureurs dans la poursuite des objectifs de la réglementation portant domiciliation obligatoire de l'assurance des facultés importées est loin d'être négligeable.

Mais, la balle ne se trouve-t-elle pas en partie, dans le camp des compagnies d'assurances prises isolément ?

SECTION II. : CE QU'ON ATTEND DES ASSUREURS LOCAUX PRIS INDIVIDUELLEMENT.

Pour mieux garder une bonne image de la profession, les assureurs nationaux doivent améliorer la qualité de leurs services.

Ils doivent également recourir à la coassurance de manière à réduire au maximum leur dépendance de l'extérieur, inviter les importateurs à souscrire des polices d'abonnement en raison des avantages qui en découlent et enfin, se préoccuper de la formation de leur personnel.

A/ - AMELIORATION DE LA QUALITE DES SERVICES.

L'assurance des facultés devenant obligatoire, les importateurs nationaux seront contraints d'acheter des garanties pour couvrir leurs cargaisons.

Cependant le choix de tel ou tel assureur dépendra de la qualité de ses services. Or dans la majorité des cas, les services d'un assureur ne peuvent être mieux appréciés qu'à travers les garanties qu'il propose à sa clientèle, la prime qu'il lui fait payer, la qualité de ses conseils et surtout des règlements rapides et satisfaisants des pertes et dommages subis par les marchandises.

En effet, chaquefois qu'un dossier de réclamation est adressé à un assureur et que celui-ci l'estime complet et recevable, il aura intérêt, s'il veut soigner son image de marque auprès de sa clientèle, à le régler vite et de manière satisfaisante.

En résumé, il faut noter que seuls la fixation de taux de prime raisonnable et le prompt règlement des sinistres pourront arriver à dissuader les importateurs de contourner la réglementation.

.../...

Les assureurs doivent aussi rédiger les clauses des contrats de façon claire et non équivoque afin d'éviter tous litiges avec les assurés.

Ces clauses doivent également prévoir si cela est possible, des franchises en vue d'amener les assurés à prendre soin de leurs marchandises.

B/ - RECOURS A LA COASSURANCE ET FORMATION DE POOLS DE COASSURANCE.

Les assureurs doivent pratiquer autant que possible, la coassurance sur tous les risques avant d'avoir recours à la réassurance ou former des pools de coassurance. Cela leur permettra d'éviter toute concurrence déloyale et de conserver un marché d'assurance sain, discipliné et crédible.

C/ - INCITATION DES IMPORTATEURS A SOUSCRIRE DES POLICES D'ABONNEMENT.

La police d'abonnement est d'un usage très pratique pour les personnes qui ne sont pas familiarisées à la technique d'assurances en raison de ses nombreux avantages tels que l'automatisme de la garantie et la dispense de l'assuré de négocier l'assurance ou d'aviser l'assureur avant chaque voyage.

Il lui suffira de déclarer uniquement l'expédition a posteriori et dans un certain délai au moyen d'un carnet d'avis d'aliment.

C'est pour toutes ces raisons que les assureurs doivent essayer de convaincre les grands industriels et commerçants à prendre une police d'abonnement.

Celle-ci présente également un grand intérêt pour les assureurs.

En effet, le contrôle de l'obligation d'assurance sera facilité dans le cadre d'une police d'abonnement en ce sens que l'article 32 des conditions générales sur facultés maritimes permet aux assureurs d'exiger la production des livres et correspondance de l'assuré pour vérifier si l'assuré a satisfait à l'obligation de déclaration d'aliments.

Dès lors, l'assuré sachant qu'il peut être contrôlé d'un moment à l'autre, sera tenu au respect de ses obligations contractuelles et à celui de la réglementation.

#### D/ - FORMATION DU PERSONNEL.

La formation du personnel tant d'exécution que de conception est d'une importance décisive pour le succès de toute société d'assurance.

En effet, plus les gens sont bien formés plus ils ont une facilité d'adaptabilité au milieu changeant et meilleurs ils seront.

Ainsi donc, il serait nécessaire pour les compagnies d'assurances de prévoir des programmes de formation à l'intention du personnel, d'organiser périodiquement des séminaires et des échanges de vue au niveau régional ou international.

Pour que la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation connaisse un succès éclatant, les compagnies d'assurances locales devront démontrer à tout moment leurs aptitudes à fournir à leur clientèle des services de qualité semblable à ceux offerts par leurs homologues des pays développés.

Mais encore faut-il que les importateurs qui constituent la clientèle des assureurs maritimes sachent qu'ils ont un rôle important à jouer.

X  
X X  
X

### CHAPITRE III

#### LE ROLE DES IMPORTATEURS POUR LA REUSSITE DE LA LOCALISATION OBLIGATOIRE DE L'ASSURANCE DES IMPORTATIONS.

Deux obligations pèsent sur les importateurs locaux quant à la poursuite des objectifs de la réglementation.

Ils doivent d'une part, se soumettre à la réglementation en vigueur et d'autre part, remplir toutes les formalités prévues au contrat d'assurance.

.../...

SECTION I. : RESPECT DE LA REGLEMENTATION ET NECESSITE  
DE RENEGOCIER LES CONDITIONS DES CONTRATS  
D'ACHAT.

L'un des buts poursuivis par la réglementation c'est d'arriver à briser les structures traditionnelles du commerce international qui consistent à acheter C A F et à vendre F O B.

Pour atteindre ce but, les importateurs doivent se conformer à la réglementation. Ils doivent faire prévaloir l'intérêt général sur leurs intérêts individuels.

Ce qui revient à dire qu'ils doivent dorénavant importer F O B et placer l'assurance de leurs facultés importées auprès des assureurs locaux. Pour ce faire, ils seront bien obligés de renégocier avec leurs partenaires commerciaux, pendant le temps qui leur sera imparti avant la prise d'effet de la réglementation, les conditions de leurs contrats d'achat sur une base nouvelle.

Il leur suffira de les informer à temps des nouvelles dispositions législatives réglementant les échanges commerciaux du pays avec l'extérieur.

SECTION II. : EXECUTION DES FORMALITES PREVUES AU  
CONTRAT D'ASSURANCE

Les assurés devront **exécuter** correctement les obligations nées de leurs contrats d'assurance.

Ce problème de bonne exécution des formalités prévues au contrat, n'étant pas spécifique à la domiciliation, nous nous contenterons d'en parler brièvement.

En effet, en cas d'avaries survenues aux marchandises, l'assuré est tenu de réquérir, dans les formes et délais, le constat amiable contradictoire d'un expert maritime.

Il est également tenu de conserver les droits et actions de son assureur contre les tiers responsables au moyen des lettres de réserves adressées notamment au transporteur maritime.

.../...

Enfin, l'assuré qui a connaissance d'un sinistre doit adresser un dossier complet de réclamation à son assureur avant l'expiration du délai fixé pour actionner les responsables des dommages, délai qui est d'un an à l'égard du transporteur maritime.

Seul le respect scrupuleux de ces obligations peut établir un climat de confiance et d'entente entre les deux parties au contrat (assuré et assureur).

En résumé, il faut souligner que la réglementation de l'assurance des facultés à l'importation ne pourra atteindre les objectifs escomptés qu'à travers des efforts conjugués des pouvoirs publics, des compagnies d'assurances locales et des importateurs nationaux.

x  
x x  
x

( ( CONCLUSION      GENERALE  
-----

La réglementation portant localisation obligatoire de l'assurance des facultés à l'importation a eu, dans la plupart des Etats membres de la CICA qui l'ont adoptée, un impact largement positif.

Ainsi par exemple au Cameroun, elle a permis aux importateurs locaux de discuter librement des conditions de leurs contrats d'assurance avec les assureurs de la place et de suivre non seulement l'évolution de leurs polices mais aussi et surtout le règlement de leurs dossiers sinistres.

La législation camerounaise a également contribué à la promotion du marché national d'assurance maritime par l'accroissement rapide et substantiel du chiffre d'affaires des assureurs nationaux et la réduction des besoins constants de réassurance étrangère. Elle a ainsi donné l'occasion aux assureurs maritimes camerounais d'acquérir expérience et technicité.

Au niveau macro-économique, cette disposition légale a enfin permis à ce pays de réduire de façon considérable le déficit de sa balance des paiements et de renforcer corrélativement l'épargne interne indispensable au financement de son économie.

Ladite réglementation comporte certes de nombreux atouts mais elle est loin de constituer une panacée aux problèmes de développement des marchés nationaux d'assurances en raison des difficultés qu'elle engendre au niveau de son application.

Les problèmes auxquels les pays ayant institué cette réglementation sont confrontés se situent au niveau de la résistance de certains agents économiques à la respecter, de la qualité des services rendus sur le marché local et du contrôle de l'application des textes en vigueur.

.../...

Ces difficultés peuvent être malgré tout surmontées grâce au renforcement du cadre institutionnel et à la sensibilisation des différents opérateurs économiques.

La Côte d'Ivoire, à la veille de l'adoption d'une loi portant obligation d'assurance locale des importations, pourrait bénéficier de l'expérience de ses autres partenaires de la CICA.

En effet, dans la conjoncture économique actuelle de la Côte d'Ivoire, l'institution d'une telle loi s'avère nécessaire pour deux raisons :

La première tient au fait que conformément à la politique de la CICA qui consiste à harmoniser les réglementations et les législations de ses Etats membres en matière d'assurance et de réassurance, la Côte d'Ivoire faisant partie de cette institution supranationale peut-elle décider d'être en reste de cette évolution ?

La seconde réside dans le fait que les objectifs qui ont amené les pouvoirs publics Ivoiriens à ratifier le code de conduite maritime fixant la clé de répartition des cargaisons selon le principe 40-40-20 sont les mêmes que ceux poursuivis par la domiciliation de l'assurance des importations à savoir la limitation des sorties de devises liées aux opérations maritimes (17)

L'institution d'une réglementation similaire en Côte d'Ivoire ne pourra être efficiente en l'absence d'une action concertée entre les pouvoirs publics, les compagnies d'assurances et les importateurs locaux.

C'est pourquoi nous exhortons les autorités Ivoiriennes à prendre des mesures d'accompagnement appropriées.

Elles pourront par exemple sensibiliser les importateurs nationaux en prescrivant aux banques de leur accorder des facilités de crédits à l'importation.

.../...

---

(17) La sortie des devises due aux transports maritimes fut évaluée à 100 milliards de francs CFA de 1968 à 1974.

Les compagnies d'assurances locales auront quant à elles un défi à relever.

Aussi devront-elles rendre leurs produits d'assurances compétitifs (au meilleur coût et par l'amélioration des services après vente) de façon que toute souscription d'assurances à l'étranger soit jugée inutile.

Il va sans dire que si ce défi est relevé, les importateurs nationaux s'accorderont sans mesures coercitives particulières à leur donner leur préférence en matière de couverture d'assurance.

En ce qui concerne ces importateurs, ils doivent surseoir à leurs intérêts individuels et égoïstes au profit de l'intérêt général. Ce qui implique le respect absolu de la réglementation en vigueur.

Le principe de l'institution d'une obligation d'assurance des importations étant acquis, le problème qui peut se poser est de savoir quelle sera sa portée.

La Côte d'Ivoire édictera-t-elle une législation relativement stricte comme c'est le cas au Cameroun ou plus souple limitée exclusivement dans ce cas aux opérations commerciales ?

Pour prévenir toute forme d'infractions et rendre son application plus efficace, il apparaît opportun que la Côte d'Ivoire opte pour une réglementation rigoureuse qui portera sur toutes les importations de marchandises à destination du territoire ivoirien.

Le législateur ivoirien pourra prévoir dans la loi portant obligation d'assurance des cas de dérogations limitativement énumérés afin de lever toute équivoque.

Enfin si l'on se réfère au mot clé du Président Félix HOUPHOUET BOIGNY selon lequel la voie de la libération économique des pays en développement - du moins côtiers - doit nécessairement passer par la mer (18), ne peut-on pas envisager que la Côte d'Ivoire

.../...

---

(18) Voir citation complète en annexe compte tenu de la longueur du texte.

étende le champ d'application de sa législation portant obligation d'assurance maritime aux corps de navire à l'instar du Sénégal ?

En tout état de cause, la domiciliation de l'assurance maritime quels que soient sa forme, son champ d'application, constituera un facteur positif dans l'évolution du marché des assurances en particulier et de l'économie ivoirienne en général.

x

x x

x

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

---

- 1.- MANUEL de l'ASSUREUR MARITIME et TRANSPORTS  
Auteur : René PERILLIER "L'ARGUS"
- 2.- LIVRET GUIDE DE L'ASSURANCE TRANSPORTS
- 3.- ASSURANCE DES ENTREPRISES ET DES PROFESSIONS.  
Auteur : Ivonne LAMBERT-FAIVRE "Précis DALLOZ".
- 4.- ASSURANCE TRANSPORTS EN AFRIQUE.  
Revue I.I.A. n° 3 Juillet 1976.
- 5.- L'ASSURANCE MARITIME DES MARCHANDISES.  
Etude du secrétariat de la C N U C E D  
TD/B/C.3/120 - 9 Mai 1975.
- 6.- EQUIPEMENT ET TRANSPORTS EN R.C.I.  
1960 - 1980  
Bilan et Perspectives.
- 7.- RAPPORT D'EXPLOITATION 1982 - PORT AUTOMONE D'ABIDJAN.
- 8.- REVUE ECONOMIQUE ET FINANCIERE IVOIRIENNE  
Juin 1981 n° 15.
- 9.- DOCUMENTS DE LA 9è CONFERENCE DES ASSURANCES AFRICAINES  
TENUE A ADDIS-ABEBA du 29 Mai au 3 Juin 1982.(O.A.A)
- 10.- LA PROMOTION DE L'ASSURANCE MARITIME DANS UN PAYS EN VOIE  
DE DEVELOPPEMENT : l'EXEMPLE DU SENEGAL.  
(Rapport de stage rédigé par M. Mamour THIAW).

f) N N E X E S

---

"La maîtrise durable de l'équilibre de notre balance des paiements internationaux, la maîtrise de nos coûts à la consommation et celle de nos coûts d'investissement et de production, notre capacité à élaborer et à conduire de façon adéquate les stratégies les plus appropriées dans nos interventions commerciales et nos opérations industrielles, sont autant de défis que notre économie ne pourra relever efficacement et durablement en dehors du contrôle approprié de notre desserte maritime et de la logistique internationale qui lui est liée".

LE PRESIDENT Félix HOUPHOUËT BOIGNY.



O I N° 75/14 DU 3 DECEMBRE 1975

RENDANT OBLIGATOIRE L'ASSURANCE DES  
MARCHANDISES OU FACULTES A L'IMPORTATION

=====

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'alinéa 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 enregistré et publié au Journal Officiel en français et en anglais./-

YAOUNDE, le 8 DECEMBRE 1975

(6)

EL HADJ AHMADOU AHIDJO

## 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 dudit contrat ou de la mise en vigueur en cas de suspension.

.../...

Article 7 .- La délivrance ou le délivrement 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) EL HADJ AHMADOU AHIDJO

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DU PLAN

A R R E T E N° 102 /MINFI/MINEP

Portant application du décret n° 76/334  
du 6 Août 1976 relatif à l'assurance  
obligatoire des marchandises et facultés  
à l'importation.-

LES MINISTRES : - DES FINANCES  
- DE L'ECONOMIE ET DU PLAN

- 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'assurances ;
- VU la Loi n° 75/14 du 8 Décembre 1975 rendant obligatoire l'assurance des marchandises et facultés à l'importation ;
- VU le Décret n° 75/467 du 28 Juin 1975 portant réorganisation du Gouvernement de la République Unie du Cameroun ;
- VU le Décret n° 75/478 du 30 juin 1975 portant nomination des membres du Gouvernement ;
- VU le Décret n° 76/334 du 6 Août 1976 portant application de la Loi n° 75/14 susvisée.

A R R E T E :

Article 1er. - Le contrat d'assurance souscrit pour toute importation dont la valeur FOB excède 500 000 F CFA donne lieu à délivrance d'une attestation d'assurance conforme au modèle annexé au présent arrêté.

Article 2 .- L'attestation d'assurance est établie en quatre exemplaires ventiles comme suit :

- 1 exemplaire : Service du Commerce Extérieur ;
- 1 exemplaire : Service du Contrôle des Changes ;
- 1 exemplaire : Importateur ;
- 1 exemplaire : Douane.

Le deuxième exemplaire ci-dessus mentionné est transmis au Service du Contrôle des Changes en même temps que l'exemplaire blanc de la licence d'importation.

Le troisième exemplaire doit être présenté par l'importateur lors du dédouanement de la marchandise.

Article 3 .- Pour les contrats d'approvisionnement, lorsque l'assurance porte sur la période correspondant à la durée du Contrat, il est délivré une seule attestation d'assurance dans les conditions fixés à l'article 2 ci-dessus.

Toutefois, en cas de fractionnement des commandes, la délivrance des licences autres que celle relative à la commande initiale se fait sur simple présentation de l'exemplaire détenu par l'importateur.

Article 4 .- En cas de modification affectant le contrat commercial, le contrat d'assurance fait l'objet, le cas échéant, d'avertissements donnant lieu à délivrance sans frais d'attestation d'assurance dans les conditions fixées aux articles 2 et 3 ci-dessus.

Article 5 .- A l'application des dispositions de l'article 10 du décret n° 76/534 susvisé, les contrats d'importation conclus antérieurement à la signature dudit décret dont la valeur FOB excède 500 000 F CFA doivent, dans un délai de six mois à compter de la date de prise d'effet du présent arrêté, faire l'objet d'une assurance souscrite auprès d'un organisme agréé en République Unie du Cameroun.

\* Article 6 .- Le Directeur des Contrôles *économiques et des Finances* Extérieures, le Directeur du Commerce *et le directeur des Douanes* sont, chacun en ce qui le concerne, chargés de l'application du présent arrêté qui prend effet à compter de sa date de signature et sera publié, selon la procédure d'urgence et inséré au Journal Officiel./-

YAOUNDE, LE 27 AVRIL 1977

LE MINISTRE DES FINANCES

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DU PLAN

(é) YONDO Marcel

(é) YOUSSEUFA DAOUA

