

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE (IIA)

Institution Spécialisée Autonome de la CIMA

BP 1575 / Tél: (237) 22 20 71 52 / Fax: (237) 22 20 71 51

Email: iaa@iiacameroon.com

YAOUNDE – République du CAMEROUN

Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en Assurances

(DESS-A)

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

THEME :

**REGLES DE L'OMC ET DEVELOPPEMENT DE
L'ASSURANCE TRANSPORTS DANS UN PAYS
DE LA CIMA : CAS DU BURKINA FASO**

Présenté et soutenu publiquement par

Monsieur Eric Placide W. KABORE

18^{ème} Promotion DESS-A

2006 -2008

Novembre 2008

Sous la direction de :

Monsieur Antoine COMPAORE

Directeur Technique UAB-IARDT

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDE (IIA)

Institution Spécialisée Autonome de la CIMA

BP 1575 / Tél: (237) 22 20 71 52 / Fax: (237) 22 20 71 51

Email: iia@iiacameroun.com

YAOUNDE – République du CAMEROUN

Diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en Assurances

(DESS-A)

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES

THEME :

**REGLES DE L'OMC ET DEVELOPPEMENT DE
L'ASSURANCE TRANSPORTS DANS UN PAYS
DE LA CIMA : CAS DU BURKINA FASO**

Présenté et soutenu publiquement par

Monsieur Eric Placide W. KABORE

18^{ème} Promotion DESS-A

2006 -2008

Novembre 2008

Sous la direction de :

**Monsieur Antoine COMPAORE
Directeur Technique UAB-IARDT**

DEDICACE

A mes parents.

REMERCIEMENTS

Très sincèrement, nous adressons nos remerciements à tous ceux qui ont permis l'élaboration et l'achèvement de cette étude :

A Monsieur le Directeur Général de l'Institut International des Assurances (IIA) et son personnel pour avoir œuvré au bon déroulement de notre formation.

Au corps enseignant de l'IIA pour la formation reçue.

A Monsieur le Directeur Général de l'Union des Assurances du Burkina (UAB)-IARDT et son personnel pour l'accueil, le soutien et les conseils reçus au cours de notre stage.

A Monsieur Antoine COMPAORE, qui a dirigé cette étude. Nous lui exprimons particulièrement toute notre gratitude pour sa constante disponibilité dans le suivi de notre travail.

A Monsieur Jean Noel KABORE, chargé de formation au CBC.

A Monsieur Drissa TRAORE, chef de département production à Colina-Burkina.

A Monsieur Edouard GOUO, chef de service transports à la Société Nationale d'Assurances et de Réassurances (SONAR)-IARDT.

A vous tous, parents et amis pour votre sollicitude constante. Soyez en remerciés.

LISTE DES PRINCIPALES ABREVIATIONS

ACP	Afrique, Caraïbes et Pacifique
ADPIC	Accord sur les Aspects des Droits de Propriété Intellectuelle qui touchent au Commerce.
AGCS	Accord Général sur le Commerce des Services
APSAB	Association Professionnelle des Sociétés d'Assurances du Burkina
Art.	Article
CAF	Coût, Assurance et Fret
Chap.	Chapitre
CBC	Conseil Burkinabè des Chargeurs
CCI	Centre du Commerce International
CCIA	Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Artisanat
CEMAC	Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale
Cf.	Confère
CIMA	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CRCA	Commission Régionale de Contrôle des Assurances
CSLP	Cadre Stratégique de Lutte contre la Pauvreté

FMI	Fonds Monétaire International
FOB	Free On Board
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade (Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce)
IARD	Incendie, Accidents, Risques Divers
INSD	Institut National de la Statistique et de la Démographie
n°	numéro
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation en Afrique du Droit des Affaires.
OMAOC	Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
ONAC	Office National du Commerce Extérieur
Op.cit.	Opere citato (déjà cité)
p.	page
PED	Pays En Développement
PNUD	Programme des Nations Unies pour le Développement
SGP	Système Généralisé de Préférences
S/P	Rapport sinistre à prime
RC	Responsabilité Civile
UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
V.	Voir

INTRODUCTION GENERALE

Dans le contexte économique actuel, un marché n'est économiquement viable que s'il acquiert une certaine dimension. En effet, une entreprise ne peut atteindre une grande envergure et par conséquent ne peut fonctionner et se développer correctement sans débouchés suffisants. Ces débouchés ne sont pas nécessairement nationaux et l'entreprise est souvent amenée à les rechercher à l'étranger.

Le commerce international est donc devenu une nécessité. Le fourmillement des législations nationales et le protectionnisme des Etats rendant l'exploitation de ce commerce plus complexe, il devenait plus que nécessaire de trouver une forme d'organisation qui facilite et libère de toutes contraintes protectionnistes les échanges internationaux. C'est ainsi que sont apparues des structures politiques et juridiques connues sous les termes génériques d'unions douanières et de zone de libre-échange.

C'est dans un tel contexte également que l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) a vu le jour avec pour souci la libéralisation des échanges et la création d'un marché unique mondial qu'elle se propose de régler. On assiste alors à la réduction des barrières douanières et à la suppression des mesures protectionnistes non tarifaires censées fausser l'harmonie du commerce multilatéral.

Dans le domaine des services, un accord général sur le commerce des services (AGCS) a été conclu avec pour objectif majeur la non discrimination et la libéralisation de ce secteur. Si, a priori, une telle libéralisation semble profiter à tous, peut-on encore rêver au développement du transport et de son pendant, l'assurance transport au Burkina, quand on sait que les pays membres de l'OMC ne sont pas logés à la même enseigne tant sur le plan économique que sur le plan politique ?

L'adoption des règles au sein de l'OMC tient-elle compte du niveau de développement de tous les pays membres ? Le Burkina Faso est un pays pauvre et sans littoral dont le désenclavement passe par le développement du secteur des transports.

Si l'importance du transport n'est plus à démontrer, il reste que les risques liés à ce type d'activité sont énormes et ce en considération des capitaux déployés. De nos jours, en effet, les aléas du transport sont tels qu'il ne devrait pratiquement

pas y avoir de commerçants, de compagnies de transports ou de chargeurs qui ne prennent la précaution d'assurer leurs biens.

Les assureurs sont donc devenus des partenaires économiques des transporteurs et opérateurs du commerce international en les garantissant contre les conséquences financières résultant d'événements survenus au cours du transport. Pour faciliter ainsi les opérations de transports et répondre efficacement au besoin croissant de sécurité, les compagnies d'assurance entreprennent de procurer aux professionnels du transport une protection contre les risques de vol, de destruction, de pertes et d'avaries.

Toutefois, dans les pays sous développés comme le Burkina Faso, le rôle de l'assurance transports, en raison de certains facteurs endogènes n'est pas apprécié à sa juste valeur. D'autres facteurs qu'on pourrait qualifier d'exogènes viennent paralyser le rendement en assurance transports sur le plan local alors même qu'une compétitivité entre pays sous développés et pays riches demeure difficilement imaginable dans les conditions actuellement applicables sur le marché international.

Même si l'OMC reconnaît le droit des pays en développement de protéger certains secteurs jugés cruciaux pour leur développement, ces mesures restent transitoires. Ainsi, dans le domaine plus spécifique de l'assurance, la plupart des pays en voie de développement ont la possibilité d'obliger les opérateurs économiques à prendre une assurance transport de facultés auprès d'une compagnie nationale d'assurance afin d'assurer, d'une part, la protection de leurs importations et, d'autre part, le développement du secteur économique.

Toutefois, les défenseurs du libéralisme semblent demander déjà la suppression des ces aménagements. Néanmoins, l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation est-elle une réalité ?

Un constat sommaire sur la branche transport fait écho de signes de détresse : chiffre d'affaires très embryonnaire, souscription à compte-gouttes, prospection quasi inexistante, désintérêt des sociétés d'assurance pour une branche dont la sinistralité semble pourtant intéressante.

Pourtant, le Burkina est un vaste chantier en construction avec d'importantes importations de marchandises de tous genres ! Où sont assurées ces importations et pourquoi ? Les garanties proposées par les assureurs sont-elles compétitives ? Ce problème est-il lié à la libéralisation voulue par les pionniers de la mondialisation ?

Par ailleurs, les aménagements aux principes de l'OMC ont vocation à disparaître à court ou moyen terme pour faire place à un commerce multilatéral

complètement libéralisé ! Le Burkina tiendra-t-il le pari du développement en général et de celui de l'assurance transport en particulier quand on sait que les accords de l'OMC obéissent à la loi naturelle de la raison du plus fort ?

Les sociétés d'assurance de droit burkinabè considérées comme étant des investisseurs institutionnels de l'économie auxquels l'Etat doit secours et protection pourront-elles concurrencer les sociétés étrangères dans une logique de rétention des primes pour le financement du tissu économique ?

Dès lors, il nous a paru opportun d'envisager cette étude sur les règles de l'OMC et le développement de l'assurance transports au Burkina Faso. Mais il ne faut pas perdre de vue que le cadre restreint de cette étude ne nous permettra pas d'être exhaustif sur certains aspects particuliers ni d'analyser successivement toutes les solutions pouvant concilier commerce libéral et développement durable.

L'essentiel des développements sera donc consacré aux perspectives de développement de l'assurance transports au Burkina Faso (TITRE II) après avoir mené, sans doute, une étude sommaire relative à l'impact de la réglementation OMC sur la fourniture transfrontière des biens et services (TITRE I).

TITRE I : L'IMPACT DE LA REGLEMENTATION OMC SUR LA FOURNITURE TRANSFRONTIERE DES BIENS ET SERVICES

L'objectif principal poursuivi par l'OMC est la libéralisation du commerce mondial. Cette libéralisation est assortie de la création d'une juridiction des conflits commerciaux qui donne à l'organisation un poids considérable. L'OMC se veut en effet un cadre institutionnel de négociations dans le système commercial multilatéral compris comme un ensemble d'accords juridiques, de règles commerciales et de procédures de règlements des conflits.

Toutefois, une telle libéralisation n'est pas sans conséquence sur les pays pauvres comme le Burkina Faso. Avant de relever les causes des limites au développement de l'assurance transports au Burkina Faso (CHAPITRE I), il convient d'exposer quelques généralités sur l'OMC (CHAPITRE II).

CHAPITRE I : GENERALITES SUR L'OMC

Créée en 1995, l'OMC a pour mission la facilitation des échanges commerciaux des biens et des services à l'échelle mondiale.

Afin de mieux appréhender l'Organisation et ses actions, il s'agira, dans ce chapitre, de présenter les structures et le fonctionnement de l'OMC (Section I) avant d'aborder ses principaux accords (Section II).

Section I : Structures et fonctionnement de l'OMC

L'OMC se conçoit comme un cadre de négociations doté de structures (§I) à même d'assurer la libéralisation des échanges et de veiller à l'application des règles du jeu du commerce multilatéral (§II).

§I : Les structures de L'OMC

A / Le champ d'application de l'OMC

L'Organisation Mondiale du Commerce s'occupe du commerce des marchandises, des services et de la propriété intellectuelle. Il existe des accords dans des domaines plus spéciaux et qui ne concernent qu'un nombre limité de pays. Il s'agit des aéronefs civils (Boeing, Airbus, Bombardier etc.) et des marchés publics.

L'OMC est chargée de cinq tâches concrètes à savoir :

1. Veiller à la bonne mise en œuvre de l'Accord de Marrakech¹, en s'assurant que ses Etats membres mettent en conformité leurs législations nationales (lois, règlement, procédures administratives) avec l'ensemble des accords conclus lors du cycle d'Uruguay.
2. Administrer les procédures de règlement des conflits commerciaux en mettant en œuvre des mécanismes de consultation et de conciliation ou à défaut en portant le conflit devant l'Organe de règlement des différends (ORD), instance juridique de L'OMC.
3. Servir de cadre aux négociations commerciales.

¹ Cet accord a consacré la création de l'OMC

4. Examiner et évaluer régulièrement les politiques commerciales des pays membres.
5. Aider les pays en développement dans le domaine de la politique commerciale par le biais de l'assistance technique et des programmes de formation.
6. Coopérer avec d'autres organisations internationales et plus particulièrement avec le Fonds Monétaire International (FMI) et la Banque Mondiale pour une plus grande cohérence des politiques. En effet, en raison des liens très forts entre le commerce, l'économie et les finances, une coopération avec ces institutions est essentielle, voire indispensable.

B / Les organes de l'OMC

Le bon fonctionnement de l'Organisation est assuré par différents organes composés de représentants de tous les membres et au sein desquels, les pays prennent des décisions.

La Conférence des Ministres chargés du commerce est l'instance suprême de décision. Elle se compose de représentants de tous les pays membres et siège au moins tous les deux ans. Elle décide des cycles de négociation, de l'admission de nouveaux membres et de la conclusion d'accords nouveaux.

Le Secrétariat de l'OMC est dirigé par un Directeur général assisté de plusieurs directeurs adjoints. Il est chargé d'appuyer les différents organes de décision. Il regroupe en son sein plusieurs divisions qui relèvent directement du Directeur général ou d'un de ses adjoints.

Le Conseil Général est chargé en ce qui le concerne de la mise en œuvre des décisions prises par la Conférence des Ministres et de gérer les affaires quotidiennes de l'OMC. Il se réunit également en tant qu'Organe de Règlement des Différends et en tant qu'Organe d'examen des politiques commerciales.

L'Organe de Règlement des Différends : la principale nouveauté de l'OMC réside dans son organe quasi judiciaire, créateur d'une nouvelle source de droit et autorisé à sanctionner financièrement les Etats. C'est un système à plusieurs étages qui comporte une procédure préalable de consultation débouchant éventuellement, si aucun accord n'est trouvé entre les parties, sur un panel dont les conclusions sont contraignantes.

L'Organe d'examen des politiques commerciales : la surveillance des politiques commerciales nationales est une activité d'une importance fondamentale pour l'OMC et repose principalement sur le mécanisme d'examen des politiques commerciales (MEPC). Tous les membres font l'objet d'un examen dont la fréquence varie en fonction de leur part dans le commerce mondial.

Le Conseil du commerce des marchandises, le Conseil du commerce des services et le Conseil des aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce appuient le Conseil général dans ses missions. Dans chacun de ces trois champs de compétence de l'OMC, des comités, des groupes de négociation et des groupes de travail organisent, par domaine, le travail des représentants des gouvernements à Genève.

§2 : Les règles du jeu du commerce mondial.

La libéralisation du commerce est recherchée sur la base d'un certain nombre de principes fondamentaux définis par l'Accord Général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) de 1948 et repris par l'accord de Marrakech consacrant la création de l'OMC.

A / Le processus de décision à l'OMC

Il convient de décrire ce processus tel qu'il est présenté par les textes sans toutefois ignorer la réalité des faits.

1. Le mécanisme théorique de décision

Le processus de décision au sein de l'OMC a pour fondement l'égalité des membres quelles que soient leur richesse, leur population, leur taille ou leur influence sur le commerce mondial. Chaque pays détient une voix, à la différence des institutions de Bretton Woods où le pouvoir de décision d'un pays dépend de sa richesse. Selon son importance, la prise d'une décision à l'OMC se fait soit à la majorité simple, soit à la majorité qualifiée (majorité des deux tiers). Toutefois, une tradition établie il y a belle lurette veut que les décisions y soient prises par consensus sans préjudice de la règle généralisée du droit de veto qui commande qu'une décision ne soit prise que si et seulement si aucun pays ne s'y oppose.

2. Le processus de décision dans les faits

L'idéal du principe égalitaire voulu par l'ensemble des membres est battu en brèche par le manque de transparence et d'égalité réelle entre les pays, parties aux différentes négociations. Et pour cause ! De par sa nature, la négociation commerciale multilatérale est davantage la somme de négociations bilatérales qu'une négociation collective. De ce fait, on assiste au retour des rapports de force économiques et à une certaine opacité dans les tractations. En outre, bien que l'OMC prévoie la participation universelle de tous les membres à toutes les réunions, une pratique, bien établie elle aussi, veut que les décisions soient mûries grâce au processus dit de la « Chambre verte » en référence à la couleur du salon du directeur de l'OMC. Ainsi, les pays les plus riches devaient négocier un préaccord que les autres membres modifient à la marge, acceptent ou rejettent en bloc. Ces aspects ont été fortement critiqués lors de la Conférence de Seattle et l'OMC s'est engagée à proposer des réformes qui, somme toute tardent à venir. En tout état de cause, le principal défi pour l'OMC reste de faire en sorte que les processus de consultation et de décision soient réellement ouverts, transparents et sans exclusive.

B / Les obligations des Etats membres

Avec le développement récent des moyens de transport et de communication, les échanges sur les marchés extérieurs se sont développés de façon considérable. La conclusion d'ententes internationales portant sur la libéralisation des échanges commerciaux se justifie principalement par la nécessité de contenir l'adoption par les gouvernements de mesures visant la protection des divers secteurs de leurs industries ou plus globalement de leur économie nationale. Certaines mesures sont justifiées, alors que d'autres ne sont que des obstacles aux échanges de biens et de services. Ce sont ces dernières qui sont visées par les règles de non discrimination (1) et le code de bonne conduite (2) même si les pays en développement bénéficient d'un traitement spécial différencié (3).

1-Les règles de non discrimination

a) La clause de la nation la plus favorisée

Toute nation qui adhère à l'OMC prend l'engagement de consentir à toutes les autres nations membres, le tarif le plus bas ainsi que les conditions les plus favorables appliquées à l'une quelconque d'entre elles. Ainsi, si une nation accorde à une autre nation une faveur spéciale en abaissant, par exemple, le droit

de douane perçu sur un de ses produits, elle doit l'étendre à tous les autres membres de l'OMC. Ce principe est appelé clause de la nation la plus favorisée (NPF). C'est une clause d'une importance capitale à telle enseigne qu'elle constituait le premier article de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT) régissant le commerce des marchandises. Il est resté également une clause prioritaire de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) (article 2), et de l'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (ADPIC) (article 4). D'une manière générale, la clause de la nation la plus favorisée signifie que, toutes les fois qu'un pays réduit un obstacle tarifaire ou ouvre un marché, il doit le faire pour les mêmes biens ou services provenant de ses partenaires commerciaux, que ceux-ci soient riches ou pauvres, faibles ou puissants. La clause NPF permet ainsi de passer du bilatéralisme au multilatéralisme.

b) La règle de la réciprocité

Lorsqu'un pays s'engage à réduire ses barrières douanières, ses partenaires doivent en retour lui consentir des avantages équivalents. A titre d'illustration, lors de l'adhésion d'un pays à l'OMC, ce dernier par le jeu de la clause de la nation la plus favorisée bénéficie d'emblée de toutes les concessions tarifaires ou non tarifaires et la règle de la réciprocité exige que le nouveau membre accorde en contrepartie des concessions tarifaires équivalentes.

Par ailleurs, lorsqu'un pays estime être lésé à la suite d'une mesure prise par un autre pays membre, il peut demander des compensations équivalentes ou retirer les concessions antérieurement faites au pays incriminé.

c) La clause du traitement national

Chaque pays s'engage à appliquer les mêmes règles (fiscalité, normes, brevets, droit d'auteur, marques de commerce, services) sur son territoire tant au niveau des produits et entreprises étrangers qu'au niveau des produits et entreprises nationaux. Ce principe figure dans les trois principaux Accords de l'OMC même s'il est, de part et d'autre, différemment énoncé. Le traitement national s'applique uniquement une fois qu'un produit, service ou élément de propriété intellectuelle a été admis sur le marché. Par conséquent le prélèvement de droits de douane à l'importation n'est pas contraire à ce principe même lorsqu' aucune taxe équivalente n'est perçue sur les produits de fabrication locale.

2- Le code de bonne conduite

C'est un regroupement de principes assortis d'exceptions

a) les principes

- Le principe de l'interdiction des restrictions quantitatives : il porte tant sur les importations que sur les exportations : les contingentements (fixation de quotas ou contingents) sont prohibés. Dans la mesure où les tarifs douaniers ne sont pas excessifs, ils ne suppriment pas la concurrence et ne fragmentent pas les marchés contrairement aux contingentements.
- Le principe de l'interdiction du dumping : les Etats s'engagent à ne pas vendre un bien exporté à un prix inférieur à celui pratiqué sur le marché domestique.
- La réglementation des subventions : les subventions agissent sur le commerce international. Appliquées à la production intérieure, les subventions peuvent décourager les importations en abaissant artificiellement les prix des produits nationaux. A l'échelle internationale, elles ont pour effet de fausser le libre jeu de la concurrence. C'est pourquoi les subventions à l'exportation sont interdites notamment en ce qui concerne les produits industriels. Elles sont tolérées pour les produits de base, sauf si, elles conduisent un Etat à détenir une position dominante sur le marché concerné. Les autres types de subventions sont tolérés ou surveillés avec une possibilité offerte aux Etats de prendre des mesures de riposte ou de compensation.

b) Les exceptions

De nombreuses dérogations sont prévues dans les Accords, limitant alors la portée des principes fondamentaux. On peut citer notamment :

- L'article XII qui autorise les restrictions quantitatives soit en cas de déficit grave de la balance des paiements, soit dans le cadre d'une politique de résorption des excédents agricoles, soit pour parer un préjudice grave causé par une augmentation importante des importations.
- Le système généralisé de préférence (SGP). Il donne la possibilité aux pays développés de favoriser les exportations de certains produits

industriels des pays en développement (PED), sans devoir appliquer la clause de la nation la plus favorisée aux autres pays.

- La clause de sauvegarde, qui reconnaît aux pays en développement la possibilité de relever leurs droits de douane afin de protéger les industries naissantes.
- L'article XXIV qui prévoit la possibilité d'instaurer des zones de libre-échange ou d'union douanière, à condition toutefois que cela ne crée pas d'entrave ni de préférence à l'égard des pays tiers et que les barrières internes à ces blocs commerciaux soient totalement supprimées pour tous les échanges.

3- Le traitement spécial différencié en faveur des pays en développement

Si les principes étaient strictement respectés tels qu'ils sont exposés, les échanges entre les parties s'orienteraient vers un libéralisme total. Cependant, des situations concrètes ont poussé les parties contractantes à des aménagements en faveur des pays en développement. Ainsi, les accords sur des produits spécifiques notamment les services, les produits agricoles et le textile ont connu des adaptations. Le GATT a alors admis dès 1971 des dérogations à la clause de la nation la plus favorisée et à la règle de la réciprocité en accordant aux pays en développement un « traitement spécial différencié » leur permettant de bénéficier exclusivement de préférences spéciales et de s'accorder entre eux des avantages sans devoir les étendre aux pays développés.

Pour l'essentiel, les clauses introduites par l'OMC au profit des pays en voie de développement devraient se traduire par une discrimination positive en faveur de ces derniers. L'application d'un tel principe suppose qu'un pays en développement puisse bénéficier d'un avantage sans être tenu d'en accorder un équivalent. Il en est ainsi de la Convention de Lomé entre l'Europe et les pays ACP. L'OMC à travers la clause d'habilitation² a reconnu l'impossibilité d'appliquer les mêmes obligations à des pays de niveaux de développement différents.

² La Clause d'habilitation, dont le titre officiel est "Traitement différencié et plus favorable, réciprocité, et participation plus complète des pays en voie de développement", a été adoptée en 1979 dans le cadre du GATT et habilite les pays développés membres à accorder un traitement différencié et plus favorable aux pays en développement.

En tout état de cause, la propension à introduire une dualité de normes en faveur des pays en développement a pris fin avec le cycle de Tokyo. Les pays développés, confrontés au retour du protectionnisme au regard des intérêts en jeu (conflit Union Européenne/Etats Unis) ont remis en cause les concessions qui ont été accordées. Du reste, même si les pays du sud bénéficient encore du « traitement spécial différencié », la tendance est à la normalisation et la fin des dérogations et autres faveurs n'est qu'une question de temps. Il s'agira désormais, pour les pays en développement, d'entrer dans une logique de négociation de délais d'ajustement afin d'intégrer à court terme l'ensemble des accords et obligations dans leur système commercial.

Section II : Les Accords de l'OMC

La conclusion d'ententes internationales portant sur la libéralisation des échanges commerciaux se justifie principalement par la nécessité d'encadrer l'adoption par les gouvernements de mesures visant la protection des divers secteurs de leurs industries ou plus globalement de leur économie nationale. Si certaines mesures sont justifiées, d'autres semblent être de purs obstacles aux échanges de biens et de services. Ce sont ces dernières qui sont visées par les accords de libéralisation des échanges conclus au sein de l'OMC. Ces accords régissent le commerce des marchandises (§1), des services (§2) et de la propriété intellectuelle (§3).

§1 L'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT)

Le General Agreement on Tariffs and Trade (GATT), en français Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce est un accord multilatéral de libre-échange qui, globalement est censé réduire et harmoniser les politiques douanières des parties signataires. L'objectif principal de l'Accord était la liberté des échanges par l'abaissement des droits de douane et la réduction des restrictions quantitatives ou qualitatives aux échanges.

A / La réduction des tarifs douaniers

Les pays développés avaient consenti des réductions tarifaires échelonnées sur cinq ans à partir du 1^{er} janvier 1995 de l'ordre de 40% des droits qu'ils percevaient sur les produits industriels. Ces droits devraient passer de 6,3% en moyenne à 3,8%. De même le nombre de produits soumis à des taux de droit

élevés accuse une baisse. C'est ainsi que le pourcentage des produits importés par les pays développés en provenance de toutes les sources sur lesquels des droits exigibles sont supérieurs à 15% diminuera pour passer à 7% puis à 5%. Le pourcentage des produits exportés par les pays en développement qui sont passibles de droits supérieurs à 15% dans les pays industrialisés passera à 9% puis à 5%.

Les résultats du cycle d'Uruguay ont été améliorés. Le 26 mars 1997, 40 pays représentant plus de 92% du commerce mondial des produits des technologies de l'information sont convenus de supprimer les droits d'entrée et autres impositions perçues sur ces produits.

Par ailleurs, le cycle d'Uruguay a permis un certain nombre de consolidations³ des taux de droits de douane. Dans le cas des pays développés, l'importance des produits importés pour lesquels les taux de droit ont été « consolidés » passe de 78% à 99% des catégories de produits.

B / Les accords intégrés au GATT

1. L'accord sur l'agriculture

Cet accord avait pour ambition de réformer le commerce dans le secteur agricole et d'accroître le rôle du marché dans l'orientation des politiques appliquées pour de meilleures conditions de prévisibilité et de sécurité pour les pays importateurs comme pour les pays exportateurs. Les débats et négociations ont porté sur l'accès au marché, le soutien interne au secteur agricole et les subventions à l'exportation.

- L'accès au marché des produits agricoles

Les contingentements et autres mesures tarifaires doivent être remplacés par des droits de douane capables d'assurer un degré de protection à peu près équivalent à la situation antérieure. Deux méthodes sont à cet effet retenues :

- La tarification, c'est-à-dire la conversion en droits de douane des contingents et d'autres types de mesures. Par exemple, si la mesure antérieure avait pour effet de majorer les prix intérieurs de 75% par

³ Ce sont des taux qui font l'objet d'un engagement (taux tarifaire maximal applicable à tout moment, notifié au GATT) qui sont de ce fait difficile à relever.

rapport aux prix mondiaux, le nouveau droit de douane pourrait être d'environ 75%

- La mise en place d'un système de contingents tarifaires en fixant des droits de douane moins élevés pour des quantités spécifiées et des taux de droits plus élevés pour les quantités en sus du contingent.

- Le soutien interne au secteur agricole

Les programmes de soutien interne au secteur agricole qui ont pour objet de stimuler directement la production ou de soutenir les prix doivent être désormais réduits. Les gouvernements sont autorisés à aider leur secteur rural mais de préférence par des mesures qui faussent le moins les échanges. Ces mesures concernent les services tels que la recherche, la santé publique, l'infrastructure et la sécurité alimentaire.

- Les subventions à l'exportation des produits agricoles

L'accord sur l'agriculture interdit les subventions à l'exportation de produits agricoles et dispose que les membres sont tenus de réduire à la fois les montants des dépenses effectuées à ce titre et les quantités d'exportations subventionnées.

2. L'accord sur le textile et les vêtements

Cet accord a remplacé les arrangements multifibres (AMF) qui étaient en vigueur depuis 1974 sous le GATT.

L'accord sur les textiles et les vêtements a pour objectif l'intégration du secteur des textiles et vêtements dans le cadre des règles normales de l'OMC. Les contingents en particulier devront être supprimés et les pays importateurs ne pourront plus établir de discrimination entre les exportateurs. Il convient de relever que cet accord, qui avait prévu sa propre fin, a cessé d'exister.

§2 L'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS)

La croissance prodigieuse des échanges dans le domaine des services au cours des dernières décennies a rendu souhaitable la conclusion d'un accord international à ce sujet. Dès lors, les négociations du cycle d'Uruguay ont permis de remédier à la situation en introduisant l'AGCS. L'Accord Général sur le Commerce des Services s'applique aux mesures des membres de l'OMC affectant le commerce des services.

A / Définition et portée de l'Accord

Le préambule exprime des considérations générales sur les motivations de cet accord ; il s'agit de favoriser la croissance économique en développant le commerce de services au niveau international, tout en intégrant les pays en développement au processus, mais en leur reconnaissant une certaine marge de protection afin de leur permettre de répondre à des objectifs de politique nationale.

Au sens de l'article premier de l'accord, on entend par *service* « tous les services de tous les secteurs à l'exception des services fournis dans l'exercice du pouvoir gouvernemental ». Il convient toutefois de retenir qu'il existe de nombreux exemples de services relevant du monopole d'Etat dans un pays qui sont confiés à des entreprises privées dans d'autres pays. Il existe 4 catégories de fourniture de services (également appelées modes) qui indiquent les différents types de négociation :

1. La fourniture transfrontalière de service, où seul le service franchit la frontière (exemple d'un service de traduction en ligne) ;
2. La consommation à l'étranger (exemple du tourisme ou de la réparation d'un véhicule à l'étranger) ;
3. La présence commerciale à l'étranger (établissement d'une compagnie d'assurance, d'une succursale sur le territoire d'un autre Etat membre en vue de fournir des services) ;
4. La présence commerciale de représentants du pays d'origine (il s'agit surtout des expatriés et non des travailleurs migrants⁴).

Les services « fournis dans l'exercice du pouvoir gouvernemental »⁵, c'est-à-dire les services à but non commercial et qui ne sont pas en concurrence avec d'autres fournisseurs de services ne sont pas concernés. Au sens strict du terme, cela concerne les domaines régaliens de l'Etat tels que l'armée, la police, la justice, etc.

Il faut cependant noter que la libéralisation complète de chaque secteur d'activités n'est pas obligatoire : chaque pays décide du type de service qui sera inclus, ou pas, sur sa liste d'engagements: les gouvernements ont la faculté de choisir parmi les services concernés, ceux pour lesquels ils prennent des

⁴ Les travailleurs migrants ne sont pas couverts par l'accord, puisqu'ils ne sont pas rattachés à une entreprise dans leur pays d'origine.

⁵ Article 1er de l'AGCS

engagements en matière d'accès au marché et de traitement national (ce qu'on appelle des « concessions ») en ayant en plus la possibilité de limiter le degré d'accès au marché et de traitement national qu'ils concèdent aux autres membres de l'accord. De même aux termes de l'annexe sur les services financiers, les gouvernements ont toute latitude pour prendre des mesures prudentielles, par exemple pour protéger les investisseurs, les déposants et les titulaires de polices d'assurance, et pour assurer l'intégrité et la stabilité du système financier.

En revanche, la clause NPF et le principe de transparence constituent des obligations générales. Les Etats membres sont donc tenus d'octroyer, sans condition, « *un traitement non moins favorable que celui qu'ils accordent aux services similaires et fournisseurs de services similaires de tout autre pays* »⁶ aux services et fournisseurs de services de tout autre Etat membre. Il peut toutefois y avoir des « exemptions » qui ne sont valables que pendant dix ans mais à la condition que celles-ci soient stipulées soit au moment de l'AGCS, soit à l'occasion de l'accession de l'Etat.

B / Les négociations sur les services

Les négociations sur les services se sont engagées avec trois objectifs principaux à savoir : la création d'un cadre multilatéral pour le commerce ; l'expansion de ce commerce dans des conditions de transparence et de libéralisation progressive ; la promotion de ce commerce grâce à cette expansion et le développement des pays en développement. L'ouverture des marchés nationaux se négocie au long de cycles de négociations qui sont prévus pour durer plusieurs années et sont basés sur le principe du « donnant-donnant ». Mais ces objectifs apparents ne doivent pas cacher la réalité des faits : les pays en développement subissent sans cesse des pressions les obligeant à l'élargissement des secteurs. Pour ces derniers, une libéralisation des échanges de services peut aboutir à une domination des firmes multinationales notamment dans le cas des services financiers.

Les négociations se tiennent à huis-clos et leur contenu est strictement confidentiel, de même que la plupart des listes de demandes : dans la pratique, les pays rendent publics des résumés d'ordre général, mais ne font que survoler les thématiques évoquées en quelques feuillets, alors que les listes exactement

⁶ Article 2 de l'AGCS

transmises aux pays constituent un ensemble volumineux de documents techniques. Cela témoigne dans une certaine mesure d'un manque de transparence dans les négociations.

Les altermondialistes ont également reproché à l'AGCS de faire partie d'un agenda néolibéral qui, dans le cas particulier des services, méconnaîtrait le bien-être réel des populations concernées, en se focalisant uniquement sur la *marchandisation* et la valorisation commerciale de la notion de services publics essentiels tels l'éducation et le système de la santé. De même, la notion de services publics, varie suivant les pays et les intérêts. En ce sens, elle pourrait présager, à terme, de la disparition d'un certain pouvoir de régulation des Etats .

§3 L'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (ADPIC)

Les idées et les connaissances représentent une part de plus en plus importante du commerce mondial. Les enregistrements musicaux, les films, les livres, les logiciels informatiques et bien d'autres services sont vendus et achetés pour l'information et la créativité qui y sont incorporées et non, en général, pour les matières plastiques, les métaux ou le papier utilisé dans leur production. La valeur de produits de haute technicité tient en effet aux efforts de recherche, d'invention et d'essais nécessaires à leur fabrication. Si l'Accord sur les ADPIC a pour ambition la protection et l'intégration des droits de propriété intellectuelle dans le système commercial multilatéral il convient d'énoncer son contenu (A) afin de mieux cerner les enjeux d'un tel Accord (B).

A / Le contenu de l'Accord sur les ADPIC

L'Accord traite de l'application des principes fondamentaux du système commercial d'une part, et de la protection de la propriété intellectuelle d'autre part.

1. L'application des principes fondamentaux

A l'instar du GATT et de l'AGCS, l'Accord sur la propriété intellectuelle met l'accent sur la non discrimination avec pour fondements : le traitement national (égalité de traitement pour les ressortissants et les étrangers), et le traitement de la nation la plus favorisée (égalité de traitement pour les ressortissants de tous les partenaires commerciaux à l'OMC).

Un autre principe important prôné par l'Accord est la protection de la propriété intellectuelle censée contribuer à l'innovation technique et au transfert de technologie. Elle devrait profiter aussi bien aux producteurs qu'aux utilisateurs et contribuer à l'accroissement du bien être économique et social.

Les dispositions relatives à la propriété industrielle se réfèrent à la protection des marques de fabrique, de commerce ou marques de services, des appellations d'origines, des dessins et de modèles industriels, des schémas de configuration de circuits intégrés, des secrets commerciaux et des procédés techniques.

2. La protection de la propriété industrielle

La deuxième partie de l'Accord sur les ADPIC porte sur diverses catégories de droits et sur la manière de les protéger. Il requiert un niveau minimal de protection appropriée devant exister dans tous les pays membres. Cette protection doit être en conformité avec les principaux accords internationaux conclus dans le cadre de l'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI), de la Convention de Paris pour la protection de la propriété industrielle (brevets, dessins industriels) et enfin de la Convention de Berne pour la protection des œuvres littéraires et artistiques (droit d'auteur). L'Accord sur les ADPIC, en réintégrant ces principaux accords qui étaient antérieurs a, du même coup, ajouté un certain nombre de normes nouvelles quelques fois plus rigoureuses, notamment les règles concernant l'obtention des preuves, les mesures provisoires, les injonctions, les dommages-intérêts et autres sanctions.

Pour ce qui est de la lutte contre les pratiques anticoncurrentielles dans les licences contractuelles, l'Accord reconnaît que les conditions associées à un contrat de licence pourraient restreindre la concurrence ou entraver le transfert de technologie. Il dispose alors que les gouvernements peuvent sous certaines conditions, prendre des mesures pour empêcher les pratiques anticoncurrentielles en matière de concession de licences qui constituent un usage abusif de droits de propriété intellectuelle.

B / Les enjeux des ADPIC

1. Le transfert de technologie

La révolution technologique a aggravé l'inégalité entre les pays développés et les pays en développement réduisant ces derniers au statut de simples acheteurs de technologies. Le principe des ADPIC repose sur l'idée que le transfert de technologie entre pays n'est possible que grâce à une protection stricte et

vigoureuse des droits de propriété. Or, il est difficile d'établir le niveau efficace de protection intellectuelle.

Les réserves des pays en développement portent également sur l'extension du système des brevets au vivant. Les firmes peuvent en effet déposer un brevet donnant un droit de propriété exclusif sur une partie d'information génétique détenue jusque là sous une forme collective. C'est l'exemple des propriétés médicinales des plantes de la pharmacopée traditionnelle de certains peuples⁷. Le véritable problème réside donc dans le fait que le cadre des ADPIC non seulement ne reconnaît pas ce caractère de bien communautaire des connaissances mais en outre favorise le monopole ; toute chose pouvant altérer l'efficacité économique.

2. Le cas particulier de l'accès aux médicaments

La fabrication et l'importation de médicaments sont directement confrontées au droit des brevets. Avant l'Accord sur l'ADPIC, des pays comme la Chine, l'Egypte et l'Inde accordaient des brevets sur les procédés, mais pas sur les produits finaux. Cette pratique a sans doute favorisé le développement local en s'appuyant sur des méthodes différentes pour élaborer principalement des médicaments génériques nettement moins chers que les marques d'origine. Malheureusement, avec l'avènement de l'ADPIC, cela n'est plus possible et les pays doivent s'y conformer sous peine de sanctions financières.

Les lois sur les brevets ne reconnaissent pas les savoirs traditionnels alors que la biodiversité revêt une grande importance pour la mise au point des médicaments. De ce fait, la connaissance très ancienne du potentiel offert par la nature, par les communautés autochtones, s'avère aujourd'hui précieuse pour les groupes pharmaceutiques qui en exploitent au grand dam des intérêts des communautés. Les intérêts des pays pauvres sont alors sacrifiés sur l'autel du capitalisme et on assiste dès lors à une concentration du pouvoir économique entre les mains d'un groupuscule d'acteurs.

Toutefois, l'opinion publique internationale, alertée sur les dérives de cet Accord a pesé pour une réinterprétation de l'ADPIC notamment en ce qui concerne la fabrication des médicaments génériques dans les pays du sud. Lors de la conférence de Doha en novembre 2001, il a été reconnu aux pays touchés par des crises sanitaires (sida, paludisme, tuberculose) le droit de pouvoir

⁷ Par exemple, les médicaments anticancéreux mis au point à partir de la pervenche de Madagascar procurent un chiffre d'affaire de 100 millions de dollars pour la firme Eli Lilly mais pratiquement rien pour Madagascar.

suspendre un brevet pour produire des médicaments génériques. Malheureusement, la grande majorité des pays en crise doit se tourner vers des producteurs étrangers, faute de moyens.

En définitive, les enjeux de cet Accord ont fait dire aux altermondialistes qu'il « emboîte très bien dans une offensive politique plus générale de libéralisation et garantit aux multinationales la haute main sur les évolutions technologiques et les profits qu'on en attend ». Il assure en effet au mieux l'avenir des intérêts des pays développés et de leurs multinationales et menace de faire de la vie une marchandise dont les multinationales auraient le monopole.

CHAPITRE II : DES LIMITES AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

La fourniture transfrontière des services va de pair avec la libéralisation des marchés. En effet la libéralisation du commerce des services a des effets positifs tels que l'intensification de la concurrence, l'élargissement du choix offert aux consommateurs, l'amélioration de la qualité et la baisse des prix.

Toutefois, tous les Etats n'ayant pas le même seuil de développement, une telle libéralisation n'est pas sans revers pour les économies naissantes. Ainsi, le niveau de développement du Burkina Faso associé à son enclavement géographique influence sans doute l'économie du pays en général et l'essor de l'assurance transports en particulier. Une analyse de l'état des lieux de l'assurance transports (section I) permettra d'aborder les incidences des régimes de réglementation (section II).

Section I : L'état des lieux

§1 : Evolution de l'assurance transports au Burkina

A/ La production en assurance transports

1. Intérêt de l'assurance transports

L'assurance joue un rôle essentiel dans le développement économique en ce sens qu'elle permet le transfert et la répartition des risques, toute chose pouvant aider les entreprises et les particuliers à se protéger contre les catastrophes économiques. Ce faisant, elle accroît la sécurité financière et stimule la croissance générale.

Dans le domaine plus spécifique de l'assurance transports, les assureurs offrent des garanties sous plusieurs formes suivant le mode de transport envisagé. De nos jours les aléas du transport sont tels qu'il est prudent pour les armateurs, les compagnies aériennes ou les chargeurs de prendre la précaution d'assurer leurs biens. Le rôle de l'assurance transports est donc de fournir aux professionnels du transport, aux chantiers de constructions, aux industriels et commerçants une protection efficace contre les risques de pertes et d'avaries que courent leurs marchandises, navires et aéronefs et de leur pourvoir une sécurité d'autant plus indispensable à leurs entreprises au regard des capitaux en jeu.

Les assureurs sont, à n'en point douter, des partenaires économiques des transporteurs et opérateurs du commerce international, offrant à ces derniers des garanties contre les conséquences financières résultant d'événements survenus au cours du transport :

- Destruction partielle ou totale des biens assurés ;
- Pertes et avaries causées aux marchandises transportées pour lesquelles la responsabilité du transporteur peut être légalement ou contractuellement engagée ;
- Dommages causés à des tiers dont l'assuré est juridiquement responsable.

En assurance aviation, les garanties proposées couvrent les risques corps des aéronefs, le risque responsabilité civile à l'égard des passagers et des tiers non passagers et le risque responsabilité civile du transporteur aérien à l'égard des passagers, du fret et du courrier.

2. La souscription de l'assurance transports

a) Les polices proposées sur le marché

Quatre types de polices sont proposés aux transporteurs et autres opérateurs du commerce international à savoir :

-la police d'assurance maritime sur facultés : les facultés couvertes par ce type de police peuvent être assurées au choix, soit aux conditions « Tous Risques », soit aux conditions « Franc d'Avaries Particulières sauf ».

-la police d'assurance des marchandises transportées par voie de terre : les principaux modes d'assurance proposés par ce type de police sont soit la garantie « tous risques », soit la garantie « accidents caractérisés ».

- la police d'assurance des marchandises transportées par voie aérienne : elle couvre, sous réserve de certaines exclusions soigneusement stipulées, les dommages et pertes matériels ainsi que les pertes de poids ou de quantité, les disparitions et vols, subis par les marchandises transportées au cours du voyage ainsi que les frais exposés par suite d'un risque couvert en vue de préserver les marchandises assurées d'un dommage ou d'une perte matériels garantis.

- et les polices d'assurances responsabilités du transporteur (maritime, terrestre et aérien) : il s'agit essentiellement de la responsabilité civile

contractuelle du transporteur à l'égard du propriétaire des marchandises transportées.

b) La part de l'assurance transports dans le marché burkinabè.

Le tableau ci-dessous présente la part de l'assurance transports dans la branche dommage de l'ensemble des compagnies burkinabè.

Part de l'assurance transports dans la branche IARDT⁸

	2003	2004	2005	2006	2007
	Montant	Montant	Montant	Montant	Montant
TRANSPORT	1 953 733 151	1 938 242 182	1 791 285 568	2 188 421 673	2 069 092 799
CHIFFRE D'AFFAIRE IARDT	13 053 282 362	13 933 872 102	14 977 753 227	15 126 295 095	16 729 358 153
%	14,96	13,91	11,95	14,46	12,36

A la lecture du tableau on constate une baisse significative de la production. Il sied de préciser que l'assurance maritime occupe une place très considérable dans l'assurance des marchandises transportées et cela pour deux raisons :

- Les marchandises importées ou exportées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume du commerce extérieur quoique les exportations dans ce commerce soient négligeables pour l'heure.
- Dans un but de simplification, les règles et principes de l'assurance maritime régissent l'ensemble du transport assuré, dès lors qu'il y a un trajet maritime, même si une partie du voyage assuré est effectuée par un autre mode de transport, aérien ou terrestre.

Toutefois, étant un pays sans littoral, la situation géographique du Burkina ne permet pas la souscription des risques corps de navire de mer ou de pêche, des bateaux de plaisance et cela constitue une part de marché qui aurait pu accroître le chiffre d'affaires de l'industrie des assurances. Le constat global est que la branche transports semble être sous développée et ce pour plusieurs raisons dont la moindre n'est pas le non respect de la domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

⁸ Source APSAB

B/ Le non respect de l'assurance obligatoire des facultés à l'importation

Evolution des importations (en milliards de FCFA)⁹

Année	2005	2006	2007
Importations FOB	504,5	562,1	585,1
Importations CAF	115,6	118,3	118,6
Total	620,1	680,4	703,7

Le tableau ci-dessus fait état, de source officielle, du montant des importations. Ainsi en 2005, le montant des importations CAF¹⁰ s'élevait à 115,6 milliards de francs CFA pour atteindre 118,3 milliards en 2006 puis 118,6 en 2007. En supposant un taux de prime moyen de 1% on pourrait déduire le montant des primes sur les ventes CAF et aboutir au calcul estimatif des primes qui auraient pu être encaissées de la manière suivante :

$FOB + 1\%FOB = CAF$; par conséquent, $FOB(1,01) = CAF$. Le prix FOB des ventes CAF sera alors $= CAF/1,01$. Par ces calculs on obtient de façon estimative le montant des primes d'assurance transports(en milliards) qui auraient pu revenir aux assureurs par an, de 2005 à 2007 dans le tableau ci-dessous :

Année	2005	2006	2007
Importations FOB	504,5	562,1	585,1
Importations FOB estimatives sur ventes CAF	114 ,4	117,1	117,4
Total importations	618,9	679,2	702,5
Primes encaissées ¹¹	1,7	2,1	2
Manque à gagner sur les importations en valeur FOB	3,3	3,5	3,8
Primes estimatives	6,1	6,7	7
Manque à gagner sur total des importations	4,4	4,6	5

⁹ Source : DGC/MCPEA (Statistiques INSD)

¹⁰ L'exportateur, aux termes du contrat CAF fixe un prix global comprenant le coût des marchandises, leur l'assurance ainsi que leur fret.

¹¹ Source APSAB

Même si ces calculs sont estimatifs, force est de constater que le manque à gagner reste significatif. Pourtant, l'ordonnance n° 83-028/CNR/PRES/MF du 27 décembre 1983 stipule que « toute importation de marchandises ou facultés d'une valeur supérieure ou égale à 500.000F CFA à destination du Burkina Faso doit être assurée auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Burkina Faso »¹². Cette loi n'a malheureusement connu ses heures de gloire que pendant l'ère révolutionnaire où le patriotisme battait son plein. De nos jours les commerçants ne comprennent pas son utilité.

1. La fraude à l'assurance transports

La fraude est un phénomène ancien mais incontestablement grandissant dans le domaine des assurances transports où les capitaux en jeu sont considérables. Elle a d'autant plus pris de l'ampleur au Burkina où les frontières sont quasi perméables en dépit des brigades douanières de frontières.

Les pratiques frauduleuses poursuivraient plusieurs objectifs similaires à savoir : éviter de payer une prime jugée arbitraire, prévenir un refus de couverture, obtenir une minoration de prime ou tout simplement organiser un gain indû. Entre autres exemples de ces pratiques, on peut citer :

- l'assurance de marchandises déjà sinistrées dans le but d'obtenir une indemnisation indue.
- l'indication d'une fausse destination des facultés transportées : c'est le moyen le plus fréquemment utilisé pour contourner l'obligation d'assurance des facultés importées. Les commerçants qui s'adonnent à ces pratiques fixent la destination des marchandises dans un pays limitrophe et dès que ces marchandises pénètrent le sol burkinabè pour y transiter, on simule des pannes, organisant ainsi leur disparition. Les immatriculations des véhicules sont ensuite modifiées quelquefois avec la complicité de certains services de contrôle.
- la fausse déclaration sur la valeur réelle en vue de payer moins de primes et de taxes.
- le contrôle a posteriori au niveau des services douaniers : les documents d'assurance transports ne sont exigés qu'à l'arrivée des marchandises et les commerçants de mauvaise foi qui n'auraient pas réussi à dérober leurs

¹² Article 1^{er} du décret n°84-329/CNR/PRES/MF portant application de l'ordonnance n° 83-028/CNR/PRES/MF portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

marchandises du contrôle douanier ont encore la possibilité de falsifier les documents d'assurance.

-la complicité entre certains agents de douane malveillants et quelques opérateurs économiques visant à contourner l'obligation d'assurance et le paiement des pénalités y relatives¹³.

-le faux et usage de faux pratiqué par certains transitaires et commissionnaires en douane au détriment des sociétés d'assurances.

Il convient enfin de noter que certains grands groupes étrangers foulent au pied l'obligation d'assurance des facultés à l'importation par l'entremise de leurs filiales implantées au Burkina Faso. Cette pratique consiste en effet, pour ces groupes, à assurer au profit de leurs filiales, des importations à destination du Burkina auprès des compagnies du Nord

2. L'impact du phénomène sur l'évolution de la branche

L'activité étatique est alimentée, pour l'essentiel, par les impôts et autres taxes collectés auprès des contribuables.

En ce qui concerne la fraude à l'assurance, elle prive, de matières assurables, les entreprises d'assurance. De même, les marchandises ayant été soustraites du contrôle des services douaniers échapperont du même coup à leur imposition privant aussi l'Etat de recettes pourtant nécessaires à son fonctionnement.

Les auteurs de la fraude pensent faire œuvre d'économie en ne payant pas les primes d'assurance qui du reste sont très compétitives. Cependant, la prise de pareils risques peut s'avérer dangereuse car très souvent l'avènement d'un seul sinistre peut occasionner la faillite des malheureux contrevenants. En tout état de cause l'attitude de ces commerçants compromet sérieusement le développement de la branche transports à la lecture du tableau¹⁴ ci-dessous.

Evolution du chiffre d'affaires en assurance transports de 2003 à 2007¹⁵

Année	2003	2004	2005	2006	2007
Chiffre d'affaire	1 953 733 151	1 938 242 182	1 791 285 568	2 188 421 673	2 069 092 799
évolution		-1%	-8%	22%	-5%

¹³ « Toute infraction aux dispositions de l'article 1^{er} ci-dessus est punie d'une amende égale à 25% de la valeur des marchandises ou facultés importées. » (Article 3 de l'ordonnance n°83-028/CNR/PRES/MF).

¹⁴ Source APSAB

¹⁵ Source APSAB

On note que le non respect de l'obligation d'assurance des facultés à l'importation a considérablement joué sur l'essor de l'assurance transports qui ne fera que régresser si aucune mesure n'est prise à court terme.

§2 Les régimes de réglementation

A/ Le régime communautaire

L'assurance est une activité rigoureusement réglementée. L'assureur doit respecter les règles prescrites dans le code CIMA, notamment en matière de protection des assurés. Cette réglementation a pour but de faire en sorte que les entreprises d'assurances respectent les normes de solvabilité, soient bien gérées par des personnes au dessus de tout soupçon, aient un système efficace de contrôle interne, rentabilisent les fonds qui leur sont confiés en tenant compte de leurs engagements, etc.

Le code CIMA est le code unique des assurances des Etats membres¹⁶ de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances. A ce titre il s'est substitué aux réglementations nationales des pays membres qui renoncent ainsi à l'édiction de normes législatives en matière d'assurances.

Dans le domaine de l'assurance transports, le code laisse cependant la latitude aux pays membres de rendre obligatoire ou non l'assurance des facultés à l'importation¹⁷. C'est ainsi que l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation instituée¹⁸ depuis 1983 au Burkina Faso et rendue applicable par décret n°83-329/CNR/PRES/MF demeure conforme à la législation communautaire.

Toutefois, il peut y avoir un risque de double emploi en matière d'assurances transports notamment lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée dès l'achat des marchandises. En effet, il arrive que certains commerçants, pour éviter la pénalité faute d'avoir assuré leurs marchandises auprès d'une compagnie locale, prennent l'assurance après l'arrivée desdites marchandises. Si les marchandises avaient déjà été vendues CAF, il peut y avoir alors double assurance.

¹⁶ Les pays membres de la CIMA sont : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Mali, Niger, Sénégal, Tchad, Togo, Guinée Equatoriale et les Iles Comores.

¹⁷ L'article 278 du code CIMA dispose, en effet, que « l'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient... »

¹⁸ Cf. décret n° 83-329/CNR/PRES/MF ; op. cit ; p25

B/ Le régime libéral

1. Les exigences du système libéral

Il est difficile de dissocier la question de la fourniture transfrontière de services de celle de la libéralisation des marchés. Il convenait donc de faciliter l'accès aux services par des mesures de libéralisation ce qui permettrait d'ailleurs aux clients de profiter de la gamme de services proposés pour obtenir la solution la mieux adaptée à leurs besoins. L'OMC est ainsi apparue comme une réponse à la lutte contre le protectionnisme et l'éparpillement des réglementations. Elle a développé des principes commerciaux tels que la non-discrimination, la nation la plus favorisée et le traitement national.¹⁹

Pourtant, ce libéralisme ne profite pas à tous les coups aux pays pauvres comme le Burkina Faso. L'accès au marché, si généreux soit-il, n'a pas de sens pour les pays en développement s'ils n'ont pas la capacité de produire et de fournir. Dans ces conditions, il est difficile de parler de commerce équitable car seules les grandes industries trouvent leur compte, les sociétés à petits capitaux ne pouvant entrer en compétition avec elles.

Et comme si cela ne suffisait pas, un projet de liste type des services d'assurance a été introduit à l'OMC visant la libéralisation complète du secteur. Le document propose que les membres de l'OMC accordent le droit de fournir des services d'assurance et de réassurance maritimes, aériennes et de transport en mode transfrontières sans aucune restriction de l'accès aux marchés.

Pratiquement tous les pays développés se sont développés initialement sur la base d'un traitement spécial réservé à leurs industries et à leurs marchés. Les avantages de la libéralisation des investissements et des marchés ne peuvent pas en contrebalancer les inconvénients si l'économie nationale n'a pas elle-même une santé suffisante et une capacité à réguler l'investissement étranger et de faire appliquer correctement la réglementation. Or, dans le cas du Burkina Faso, la faiblesse économique des entreprises d'assurance semble être un handicap à la compétitivité et la suppression de l'ordonnance n° 83-028/CNR/PRES/MF occasionnerait une diminution du chiffre d'affaires. La solution serait la négociation de clauses de sauvegardes en faveur des pays en voie de développement mais là encore les obstacles ne manquent pas.

¹⁹ Cf. supra p.9

2. Les obstacles aux négociations

Le sort du Burkina Faso, faut-il le rappeler, est, à n'en point douter, semblable à bon nombre de pays de l'Afrique subsaharienne. L'adoption d'accords au sein de l'OMC procède de négociations et de compromis et vise la satisfaction d'intérêts nationaux même si plusieurs pays peuvent s'unir au regard de leurs intérêts pour négocier plus efficacement. Malheureusement il arrive que les négociateurs campent sur leurs positions ou privilégient la voie du chantage.

L'obstacle majeur aux négociations réside dans la divergence des intérêts. Il s'agit d'une lutte d'intérêts et la libéralisation poursuivie par chacun ne tient pas compte de la croissance économique de l'autre. Or dans toute négociation il faut bien des concessions. Le Centre du Commerce International a d'ailleurs répertorié les principaux obstacles à l'efficacité des négociations internationales comme suit :

Principaux obstacles à l'efficacité des négociations internationales²⁰

Variable	Degré de gravité	Position
Mauvaise communication due à un problème de langue	1,987 (0,940)	1
Limites de temps	2,298 (0,869)	2
Différences culturelles	2,304 (0,987)	3
Autorité limitée du négociateur international	2,422 (1,050)	4
Malhonnêteté du fournisseur international	2,531 (1,411)	5
Eloignement géographique	2,707 (0,927)	6
Différences dans la manière de gérer les conflits	2,862 (0,923)	7
Taille de votre équipe de négociation	3,484 (0,902)	8

Note : les chiffres entre parenthèses représentent les écarts d'échelle types.

Certes, l'article XIX de l'AGCS demande que soit élevé progressivement le niveau de libéralisation, que les intérêts de tous les participants soient promus sur une base d'avantages mutuels. Mais de plus en plus des voix s'élèvent pour demander la fin des mesures d'exception.

²⁰ V. CCI/CNUCED/OMC ; Mise en valeur des ressources humaines : « Lectures sur les négociations commerciales internationales », Genève, 1997 ; p.98

Par ailleurs, s'il est vrai que les assureurs burkinabè pourraient avoir des difficultés à écouler leurs produits sur le marché international plus exigeant surtout en matière de normes, il est tout aussi vrai qu'une flexibilité doit être aménagée pour le Burkina afin qu'il puisse assortir de conditions, l'accès à son marché.

Cet affrontement entre pays riches et pays pauvres alimente le protectionnisme et affecte la crédibilité dans les négociations. L'échec de Doha signifie que la plupart des pays ont la possibilité d'augmenter unilatéralement les subventions si la baisse des prix des produits ou des considérations politiques le nécessitent. A ces limites au développement de l'assurance transport viennent s'ajouter d'autres facteurs qu'il convient à présent d'examiner.

Section II : Les effets du sous-développement

L'évolution du secteur économique en général et de l'assurance transports en particulier peut se lire à travers le niveau de développement d'un pays donné, étant entendu qu'un pays n'est véritablement développé que si ses hommes le sont.

Avec une population à plus de 60% analphabète, l'industrie burkinabè des assurances peine à s'imposer tant sur le plan national qu'international. En effet, la plupart des acteurs des transports ont une certaine culture de l'assurance transports (§1) qui, par ailleurs reste une branche très spécifique (§2)

§1 La culture de l'assurance au Burkina Faso

A/ Une image négative de l'assurance transports

1. Ce que reprochent importateurs et transporteurs aux assureurs

L'assurance transports est perçue comme un impôt supplémentaire que l'Etat récolterait en complicité avec les assureurs par le biais de l'obligation de la domiciliation de l'assurance des facultés importées.

Nombreux sont les transporteurs qui prennent l'assurance, censée couvrir les risques liés aux opérations de transport, à destination afin de se conformer à la réglementation. Dans ces conditions, faute d'aléas, l'assurance est perçue

comme une taxe libératoire et les transporteurs préfèrent corrompre quelques agents de contrôle pour contourner l'assurance. Cette pratique est soutenue par plusieurs raisons :

- La non maîtrise des opérations d'assurance ne facilite pas la compréhension des exclusions de garanties, toute chose qui contribue à alimenter les préjugés sur l'activité d'assurance.
- Loin d'être leurs alliés, les commerçants estiment que les assureurs deviennent leurs adversaires lorsque survient un sinistre litigieux. En conséquence, l'affaire passe devant le juge qui ne se presse généralement pas de rendre justice. Gagnées par le découragement, les victimes préfèrent s'en remettre à « Dieu ».
- Il peut arriver qu'ils se plaignent des délais de paiement des sinistres lorsque les assureurs procèdent à des investigations (expertises, détectives) pour les sinistres qui le nécessitent.
- Les procédures de règlement des sinistres peuvent, selon eux, sembler très complexes et cela surtout lorsqu'il y a contestation avec pour conséquences les formalités d'expertise et de contre-expertise.

2. Le rejet de l'assurance transports

Il est la conséquence d'un manque d'engouement manifeste pour l'assurance transports. En représailles à ce qu'ils jugent comme une injustice, certains transporteurs refusent d'assurer leurs marchandises, d'où la baisse constante du chiffre d'affaires.

Dans certains milieux de transporteurs il n'est pas rare d'entendre dire que les assureurs sont des voleurs. La faiblesse de la sinistralité n'est pas non plus de nature à encourager la prise d'assurance et certains transporteurs estiment qu'ils effectuent des paiements gratuits de primes.

Evolution de la sinistralité de 2005 à 2006²¹

ANNEES	2005	2006	2007
Primes transports	1 791 285 568	2 188 421 673	2069092799
Prestations et frais accessoires payés	358 319 475	337 673 993	443081977
S/P	0,20	0,15	0,21
Evolution		-5	6

²¹ Source APSAB

La hausse de la sinistralité enregistrée en 2007 n'est pas alarmante ; on constate en effet que la moyenne des trois dernières années (2005, 2006, 2007) se situe à 18,66%.

En définitive, nombreux sont ceux parmi les transporteurs qui ne croient pas en l'assurance transports et ceux qui n'ont pas de « relations » au niveau des services de douanes s'acquittent de cette « taxe » par résignation. Ils ne s'assurent que lorsqu'ils y sont obligés ; dans certains cas en effet, les banques subordonnent l'octroi du crédit documentaire à la délivrance préalable d'une attestation d'assurance. Cette vision détournée de l'assurance transports trouve en partie son fondement dans le niveau d'instruction des opérateurs économiques.

B/ Le niveau d'instruction des opérateurs économiques

Le niveau d'alphabétisation du Burkina joue un rôle pressant sur le rendement économique des commerçants. En effet, la mondialisation du commerce est à jamais une réalité avec pour corollaire les exigences d'un minimum de compétences et donc de formation.

Les règles régissant les opérations de transports, la maîtrise des différents modes de transports et leurs exigences échappent le plus souvent à plus d'un transporteur et cet état de fait l'expose à l'escroquerie voire à la ruine. Ainsi souscrit-on des contrats d'assurance par pur formalisme sans connaître les risques contre lesquels on se protège. C'est le cas d'un transporteur qui, après avoir assuré son véhicule en RC automobile connaît un sinistre sur les marchandises transportées et fini par traiter son assureur d'escroc au motif que celui-ci ne respecterait pas ses engagements. On pourrait peut-être reprocher aux assureurs de ne pas respecter l'obligation d'information, obligation fondamentale à la charge du vendeur lors de la formation du contrat de vente.

Certes cette obligation est quelques fois omise ! Encore faut-il que l'assuré ait du temps pour prendre connaissance de l'information à lui destinée et l'assureur qui s'en donnerait la peine se verrait la vedette ravie par le concurrent.

Un autre phénomène qui stigmatise cette ignorance est le complexe de race. En effet il n'est pas rare d'entendre des transporteurs affirmer qu'ils sont assurés à la source ; la source étant l'Europe. Ainsi on fait plus confiance aux assureurs occidentaux au détriment de leurs confrères africains en général et burkinabè en

particulier. En conséquence les opérateurs économiques préfèrent soigner leurs assurances auprès d'assureurs étrangers qu'ils jugent plus crédibles.

Certains importateurs affirment vouloir éviter les tracasseries en achetant CAF, les soins d'assurance étant confiés à l'exportateur. Il n'en demeure pas moins que cette pratique soit porteuse d'inconvénients :

- La procédure d'indemnisation, en cas de sinistre, est plus lourde et plus onéreuse puisque la distance qui sépare la victime de son assureur est tout aussi considérable que le coût des pièces et correspondances à fournir de part et d'autre.
- Le plus souvent les marchandises vendues CAF sont couvertes jusqu'au port de destination omettant ainsi le trajet terrestre. Les assurés peu prudents se retrouvent souvent avec des sinistres sans espoir d'indemnisation lorsque ceux-ci surviennent lors du transport terrestre.
- La prime d'assurance est souvent plus chère que celle proposée par les compagnies d'assurance au Burkina Faso et ce, soit que la taxe est élevée au niveau du pays de l'exportateur, soit que l'exportateur, réconforté par l'ignorance de son partenaire surfacture la prime d'assurance ou ne lui fait pas bénéficier de la réduction commerciale obtenue auprès de son assureur.

Par ailleurs, certains opérateurs économiques pensent que la prise d'assurance est une vaine précaution car, pour eux, la protection divine surpasse toute prudence.

En tout état de cause, la libéralisation du commerce telle que souhaitée met à rude épreuve l'obligation d'assurance et ce ne sont pas les difficultés liées aux opérations de transports qui encourageraient l'essor de l'assurance transports au Burkina Faso.

§2 Les difficultés tenant à la spécificité de la branche

A/ La complexité des opérations de transport

Il est quasiment rare de voir une opération de transport se dérouler en un seul mode de transport. Les marchandises, qu'elles soient importées ou exportées doivent emprunter le plus souvent plusieurs modes de transport relevant quelquefois d'une réglementation internationale dont l'interprétation requiert un

certain professionnalisme. En outre, malgré les efforts de simplification, la compréhension du contrat d'assurance transports demande un minimum de connaissances des règles relatives au contrat de transport, « complexe juridique articulant plusieurs opérations en principe de nature différente »²².

1. Une réglementation à vocation internationale

Lorsque des marchandises doivent quitter l'Europe à destination du Burkina, elles empruntent forcément un trajet multimodal par mer, route et/ ou fer et traversent plus d'un pays avant leur arrivée à destination. Les choses seraient davantage compliquées si des efforts d'harmonisation des différentes réglementations n'avaient pas été entrepris à travers les systèmes de conclusion de conventions de portée régionale ou internationale.

Au delà de la flopée²³ de conventions existantes, leur applicabilité présuppose leur ratification par les pays qui y sont parties. En cas de conflit, la recherche de la loi applicable n'est pas toujours aisée. Il va sans dire que les professionnels du transport doivent avoir une certaine maîtrise des outils de réglementation ou, à tout le moins se faire assister toutes les fois que nécessaire dans leurs activités commerciales. Or c'est ce qui fait défaut aux transporteurs burkinabè qui contractent sans mesurer l'ampleur de leurs engagements. Les conseils et assistance qui ne sont sollicités qu'en cas de conflit se contentent alors de limiter les pertes. Ainsi, même dans les rapports entre professionnels, le jeu de la liberté contractuelle est déséquilibré et c'est justement en cela que les avantages du commerce libéral deviennent relatifs.

2. L'interprétation du contrat d'assurance transports

Une distinction fondamentale est à retenir en matière d'assurance transports. Il est important en effet de ne pas confondre l'assurance transport de marchandises et l'assurance responsabilité civile contractuelle du transporteur. L'assurance transport de marchandises soit compense des plafonds d'indemnités versées par le transporteur lorsque sa responsabilité est engagée, soit permet d'obtenir une indemnisation égale au préjudice subi lorsque le transporteur est exonéré de toute responsabilité.

²² V. Victor Emmanuel BOKALLI, Dorothée C. SOSSA, OHADA : « Droit des contrats de transport de marchandises par route », Bruylant, Bruxelles, 2002, p.38

²³ V. Souleymane Séré et Dominique W. KABRE, OHADA : « l'Acte Uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route », éd. Outils du management, Ouagadougou, 2005, page 19.

De toute évidence les problèmes rencontrés par les transporteurs burkinabè sont dus au défaut de conseil et c'est précisément par ignorance, voire par négligence, qu'ils s'exposent à la non assurance.

En matière d'assurance transports en effet, l'entreprise peut s'adresser :

- à une compagnie d'assurance, mandataire d'une compagnie d'assurance ;
- à un agent d'assurance, mandataire d'une compagnie d'assurance ;
- à un courtier mandataire de ses clients auprès d'une compagnie d'assurance ;
- à son transitaire.

La solution du courtier en assurance transports est la plus recommandable notamment pour les opérateurs économiques burkinabè dont les intérêts seront probablement mieux défendus par ce type d'intermédiaire.

Faute de conseils et d'assistance, l'interprétation des clauses du contrat devient difficile pour les commerçants et la prise d'assurance se fait à l'aveuglette. Dans ces conditions, les bienfaits de l'assurance transports ne sont que simplement méconnus.

B/ Les coûts de transports

La flambée des prix du pétrole agit directement sur les opérations de transport. En effet, jusqu'à une date récente, on n'a généralement pas tenu compte du coût des transports dans les analyses des politiques commerciales. Cependant, à mesure que l'on élimine les obstacles tarifaires et non tarifaires au commerce, les coûts de transport deviendront sans doute le dernier obstacle auquel il faudra consacrer davantage d'attention.

Il est évident que les coûts sont fonction de plusieurs facteurs tels que les caractéristiques des marchandises expédiées, la distance, le poids et la valeur de la cargaison et la fréquence des escales dans les ports.

Qui plus est, la capacité d'importation de nos opérateurs économiques ne leur permet pas le plus souvent d'affréter individuellement un navire. La solution aurait été de rassembler les capitaux afin de minimiser les coûts de transports. Sur ce plan, le CBC organise des transports groupés au profit des commerçants

burkinabè mais force est de constater que le manque de solidarité entre commerçants pour affréter ensemble un même navire ou un même avion encourage des opérations individuelles destinées à renchérir les frais d'hébergement et de transport.

Au Burkina Faso, cette situation a fait couler beaucoup de compagnies aériennes qui avaient compté sur les vols charters pour prospérer. Par ailleurs on constate des risques de pertes en cours de route liés aux multiples transbordements.

Conclusion du titre I

L'importance et le rôle catalyseur de l'OMC dans la réglementation et la sécurisation du commerce international sont une réalité. Sans cet organe de régulation, les pays pauvres seraient sans doute plus exposés au diktat des pays développés. Cependant on ne cessera de déplorer la faible tolérance de l'OMC aux contradictions entre le commerce libéral et le développement. Le récent échec des négociations de Doha nous en offre l'illustration. Les réalités de marchandage diplomatique plus fortes d'ailleurs que tous les idéaux conduisent à la marginalisation des petits pays dans l'organisation et, par voie de conséquence, à la réduction des facultés assurables si tant est que le développement de l'assurance transports présuppose celui plus vaste de l'environnement économique. Des solutions urgentes et durables sont par conséquent nécessaires et il convient à présent d'en exposer quelques unes.

TITRE II : LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORTS

Le développement de l'assurance transports passe par celui du commerce. La conclusion de certains accords commerciaux (Nord-Sud notamment) risque de limiter la marge d'action nationale, laquelle peut jouer un rôle décisif dans la croissance à moyen et à long terme des industries d'assurances. En effet, pour un développement harmonieux bâti sur un partenariat équitable, la libéralisation des échanges n'est pas suffisante si elle ne prend pas en compte les nécessités de croissance et les mutations structurelles. Dans ce titre, il s'agira d'aborder les éléments de promotion de la participation des pays en développement au commerce des services (Chapitre I) sans occulter les actions de formation et d'information des acteurs du secteur des transports (Chapitre II).

CHAPITRE I : LA PARTICIPATION AU COMMERCE INTERNATIONAL

De nos jours, l'assurance transports, de par la sécurité qu'elle offre aux investisseurs est devenue « l'annexe indispensable et universelle à tous les contrats de ventes ou d'achats de marchandises, en particulier à tous les contrats impliquant un transport international de marchandises »²⁴. Si la matière assurable ne manque pas à l'assurance transports, il n'en demeure pas moins que des primes d'assurances échappent aux compagnies locales et donc à l'économie nationale. La conclusion d'accords commerciaux plus équilibrés (Section I) s'avère donc indispensable même si, pour accélérer l'industrialisation, maillon fort du développement, il serait souhaitable de procéder au renforcement de la coopération régionale (Section II).

Section I : La conclusion d'accords commerciaux plus équilibrés

§1 La conciliation du commerce libéral avec le développement

Au stade actuel des accords, les négociations de l'OMC se sont converties en une lutte des pays développés pour ouvrir le marché des pays en développement en faveur de leurs grandes entreprises. Cet état de fait mine le développement des industries naissantes et nécessite par conséquent des correctifs afin de promouvoir la participation des pays en développement au commerce des services.

A/ La prise en compte des impératifs de développement dans les accords commerciaux.

La participation des pays pauvres à toutes les réunions de l'OMC devrait être un préalable indispensable à toute négociation. En effet, chaque pays devrait avoir la possibilité d'exprimer ses préoccupations lors de ces réunions sans attendre les séances de vote.

²⁴ *L'assurance Transports au service des chargeurs et du développement du commerce international ;* communication de M. Jérôme YEATMAN, Douala, le 9 Novembre 2007.

De même, le rythme des négociations sur les services au sein de l'OMC devrait être de nature à prendre en compte les besoins et les contraintes des pays en développement. A cet effet, plusieurs mesures devraient être prises :

- La réduction effective des mesures protectionnistes et des subventions des pays développés. Le problème des subventions accordées à certains fournisseurs de services par les pays développés peut s'avérer un obstacle à l'établissement de conditions égales pour les fournisseurs de services des pays développés et des pays en développement.
- Des clauses de sauvegarde d'urgence pourraient être également instaurées afin de procurer aux pays en développement des « soupapes de sécurité »²⁵ et leur permettre de faire face à la pression commerciale des fournisseurs des pays développés ou de pallier les menaces ou préjudices que pourraient subir leur propre secteur de services.
- Il faudrait garantir le droit des pays pauvres à protéger le temps qu'il faut, leurs industries comme l'ont fait, dans un passé récent, les pays développés.
- Des études sur l'impact de la libéralisation devraient être entreprises par les pays en développement afin d'établir un diagnostic des difficultés et de cerner la nécessité d'une flexibilité supplémentaire des règles en faveur des pays pauvres comme le Burkina.

En revanche, les pays en développement gagneraient à maîtriser leurs sujets de négociations afin d'être à l'abri de certains pièges.

B/ L'amélioration des capacités de développement

Les prises de décisions au sein de l'OMC sont à la faveur des pays riches en ce sens qu'ils sont capables de mener de front des dizaines de dossiers simultanément. En effet, les décisions se prenant suivant le principe du « qui ne dit mot consent », les petits pays qui ne disposent en général que d'un seul représentant pour gérer tous les dossiers seraient donc la plupart du temps consentants malgré eux. Il serait alors souhaitable de renforcer le personnel chargé des négociations tout en leur dispensant des formations de qualité sur les procédés de négociation. Selon le Centre de Commerce International en effet, le succès aux négociations internationales, indépendamment des rapports de force, nécessite que les intervenants aient un certain nombre d'atouts personnels. On

²⁵ V. Virgile PACE, CCI : « l'Organisation Mondiale du Commerce et le renforcement de la réglementation juridique des échanges commerciaux internationaux » : l'Harmattan, Paris, 2000, p.267.

pourrait ainsi retenir quelques éléments de valeur pouvant influencer le succès dans les négociations :

Atouts personnels contribuant au succès des négociations internationales

Atouts	Degré d'importance en moyenne	Position
La patience	1,624 (0,786)	1
La connaissance de l'accord contractuel	1,716 (0,737)	2
L'honnêteté et la politesse	1,717 (0,766)	3
La connaissance de la culture/des coutumes étrangères	2,142 (0,960)	4
La confiance en soi	2,336 (0,900)	5
Les compétences en langues étrangères	2,507 (1,053)	6
La formation de l'acheteur	2,792 (0,978)	7
L'âge et l'expérience de l'acheteur	3,106 (1,057)	8
Le sexe de l'acheteur	3,314 (1,223)	9

Note : les chiffres entre parenthèses représentent les écarts-types.

Par ailleurs, afin de renforcer les capacités liées au commerce et à l'intégration du commerce dans les stratégies de développement national, il a été mis en place deux programmes de développement qu'il convient de rappeler :

- L'initiative aide pour le commerce

C'est une initiative internationale par laquelle la Banque mondiale, le Centre de Commerce International, le Centre des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), le Fond Monétaire International (FMI), l'OMC et le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD), tentent de répondre aux besoins en matière de développement des pays pauvres. Le cadre intégré est un processus en quatre phases à savoir :

- la sensibilisation à l'importance du commerce pour le développement ;
- Le diagnostic pour une stratégie d'intégration du commerce par l'identification des contraintes pour les commerçants ;
- l'intégration du plan d'action dans le plan de développement national, par exemple le Cadre stratégique de lutte contre la pauvreté (CSLP);

-la mise en œuvre du plan d'action en partenariat avec la communauté des instances de coopération pour le développement.

Il a aussi été largement reconnu que les pays en développement avaient besoin d'aide pour tirer profit de la libéralisation des échanges. Toutefois, donateurs et bénéficiaires devraient faire l'inventaire des programmes existants et déterminer les failles et les besoins en matière financière afin d'effectuer des propositions concrètes pour faire avancer l'initiative d'aide pour le commerce.

- Le programme intégré conjoint d'assistance

Il est l'œuvre de l'OMC, de la CNUCED, et du CCI et vise à aider les pays pauvres à mieux tirer avantage du nouveau système commercial multilatéral. Ce programme comprend une large variété d'activités d'assistance technique, mises en œuvre simultanément dans plusieurs pays africains dont le Burkina Faso et est axé sur le renforcement des capacités nationales. Il est censé permettre aux pays en voie de développement:

- de participer à l'Organisation Mondiale du Commerce ;
- de s'intégrer dans le nouveau Système Commercial Multilatéral (SCM) ;
- de renforcer les capacités d'offre des exportateurs et de tirer ainsi avantage des nouvelles opportunités commerciales créées par la globalisation des marchés mondiaux.

Quoiqu'il en soit, le succès de ces programmes nécessite des suivis-évaluations continus et des séances de formations permanentes à l'endroit des opérateurs économiques. Il n'en demeure pas moins que toutes ces belles initiatives peuvent parfois être teintées de calculs spéculatifs de la part des pays riches, essentiels donateurs, sur les avantages à en tirer. C'est pourquoi il devient impérieux de préconiser les accords régionaux pour le développement.

§2 : Pour un partenariat équitable

On ne saurait parler d'accords gagnant gagnant tant que les pays riches continueront de protéger leurs économies tout en exigeant des pays pauvres qu'ils ouvrent davantage leurs marchés aux produits industriels et aux services. Si la transparence doit demeurer un préalable aux négociations, il serait plus juste que certains pays développés procèdent d'abord à la suppression de leurs mesures protectionnistes.

A/ La transparence dans les négociations

Il est certain que le processus de décision au sein de l'OMC mérite d'être revu. La procédure de vote, bien que prévue par l'OMC a été substituée par des pratiques peu démocratiques. Sous le couvert de l'aide au développement, les pays riches ont la latitude d'exercer des pressions sur les plus pauvres pendant les pourparlers. Lorsque les négociations se tiennent à huis clos, il y a lieu de craindre des tentatives de corruption et d'intimidation. La stricte confidentialité ainsi voulue par les grandes puissances pourrait empêcher la tenue de débats constructifs et conduire à l'échec des négociations par le climat de méfiance qu'elle crée.

Afin de pallier ces insuffisances et d'améliorer les procédures de décision, un certain nombre d'ONG²⁶ ont retenu les propositions suivantes :

- Le système de consensus doit être mis en œuvre d'une manière à respecter pleinement les points de vue des pays en développement et à prendre véritablement en compte leurs problèmes.
- L'OMC pourrait adopter un agenda réaliste et un programme équitable, en particulier pour les petites délégations. Les décisions ne doivent pas être prises avant que tous les membres ne soient prêts techniquement.
- Les pays en développement ne devraient pas faire l'objet de pressions économiques et politiques pendant les négociations.
- Toutes les réunions, y compris les « consultations informelles », doivent être ouvertes à tous les membres et régies par des procédures et des règles transparentes. Elles doivent être annoncées et les documents distribués à temps. Il devrait y avoir plus de réunions formelles du Conseil général et du Comité des négociations commerciales ; ceux-ci doivent être les lieux principaux de prise de décision. Quant aux réunions informelles, elles devraient être supprimées.
- Il convient d'établir des règles agréées par tous sur le rôle des présidents de groupes formels et informels. Les présidents devraient faciliter les discussions entre les membres plutôt que de négocier avec eux.

Des règles de procédures agréées par tous sont nécessaires pour l'élaboration des textes. La pratique de projets de textes « sous la responsabilité personnelle » du président doit être remplacée par des projets approuvés par tous les membres.

²⁶ Voir www.swisscoalition.ch; Il s'agit des ONG suivantes : Communauté de travail Swissaid, Action de Carême, Pain pour le prochain, Helvetas, Caritas, Eper, Déclaration de Berne, Pro Natura, Uniterre, Union syndicale suisse.

- on pourrait donner des délais adéquats aux membres pour étudier et discuter en connaissance de cause.
- Il va falloir que le secrétariat observe la neutralité dans le traitement des dossiers. De même, la pratique des mini-ministériels devrait être abolie.
- La cérémonie d'ouverture devrait garder son caractère cérémoniel et ne pas être un lieu de prise de décision.
- L'ordre du jour, le programme de travail et le projet de déclaration ainsi que les autres textes servant de bases aux négociations, devraient être adoptés par les membres avant tout débat au fond.
- Les membres (et non le président de la conférence) doivent nommer les présidents et modérateurs chargés de la conduite des discussions.
- Toutes les réunions doivent être inclusives et transparentes ; elles doivent faire l'objet de procès-verbaux soumis à l'approbation des membres. Il convient de mettre fin aux réunions exclusives du type « green rooms »²⁷.
- La rédaction des textes et décisions devrait se dérouler d'une manière transparente et inclusive ; les documents doivent être distribués à tous. Les textes doivent refléter les points de vue des membres, même divergents.
- Les propositions concernant le prolongement de la conférence, la modification de l'ordre du jour et autres questions affectant le processus doivent être décidées par tous les membres.

B/ Le cas particulier des mesures protectionnistes nuisibles au développement

Le protectionnisme est une politique économique selon laquelle l'Etat ou un groupe d'Etats interviennent dans l'économie pour protéger leurs entreprises et aider leurs produits, par la mise en place de politiques d'achats publics, de normes, de barrières douanières, de subventions à l'exportation, etc.

Il est paradoxal de défendre les principes du libre-échange tout en multipliant les mesures protectionnistes dans l'inique fin de conserver une position monopolistique sur le marché mondial. Tandis que les pays pauvres cherchent à écouler leurs produits agricoles, les pays développés exigent l'accès à de nouveaux marchés de biens et services tout en continuant de super protéger leurs secteurs agricoles. Il y a là véritablement une asymétrie des thèmes devant faire l'objet de libéralisation qu'il convient de corriger afin que les pays pauvres, au

²⁷ Chambre verte ; cf. supra, p.8

regard de leur poids économique, puissent eux aussi tirer profit des accords. Pour ce faire, trois conditions devraient être réunies à savoir :

- la suppression ou tout au moins la diminution des subventions faites aux agriculteurs et éleveurs afin de permettre aux pays sous développés de pouvoir écouler leurs produits agricoles ;

- l'allégement des droits de douanes agricoles ;

- la libéralisation du secteur agricole devrait précéder celle du secteur des services où les pays en développement ont un avantage comparatif moins disant.

Dans l'ensemble, un effort suffisant devrait être fait de la part des pays développés afin de réduire les mesures protectionnistes, condition sans laquelle les pays pauvres devraient à leur tour refuser la libéralisation de leurs secteurs de services.

Section II : Le renforcement de la coopération régionale

§1 Intérêt des accords régionaux

La CNUCED, dans son rapport sur le commerce et le développement 2007²⁸, invite les pays en développement à accroître leur coopération régionale avec d'autres pays en développement, tout en étant prudents à l'égard des accords commerciaux préférentiels Nord Sud bilatéraux. En effet, même si ces accords peuvent paraître avantageux grâce à l'accès aux marchés et à l'augmentation de l'investissement étranger direct, ils imposent souvent aux gouvernements des pays sous développés des choix difficiles et leur coût peut s'avérer plus lourd que prévu. Ainsi, les accords de libre-échange préférentiels entre pays développés et pays en développement prévoient souvent une forte réduction des droits de douane sur les produits industriels. Les producteurs nationaux sont ainsi exposés à une concurrence exacerbante de même que cela pourrait empêcher les pays pauvres de développer leur secteur industriel.

En revanche, une coopération régionale voire sous régionale accrue entre pays pauvres peut contribuer à accélérer la croissance industrielle et faciliter l'intégration dans l'économie mondiale. Les fortes ressemblances économiques entre pays en développement devraient constituer en outre un atout pour la

²⁸ V. CNUCED ; « Rapport sur le commerce et le développement 2007 », p.97.

conclusion d'accords régionaux. L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)²⁹ et la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)³⁰ constituent à ce jour les ensembles sous-régionaux probablement les plus intégrés de tout le continent africain.

Du reste, il n'est pas besoin de brûler les étapes pour aboutir à des accords inadaptés qui ne feront d'ailleurs que retarder le développement. Il faudrait arriver à étudier minutieusement les problèmes soulevés afin de leur trouver des solutions viables. Dans le domaine des transports plus précisément, l'on devrait parvenir au respect des accords existants notamment ceux touchant à la libre circulation des personnes et des biens. Ce problème ayant été résolu au sein de l'espace UEMOA, il reste à espérer que l'établissement d'un visa commun pour les personnes étrangères à l'Union verra le jour afin de mieux protéger les acquis et de peser sur la balance des négociations commerciales internationales.

Au demeurant, il serait souhaitable que le nombre de postes intermédiaires de contrôles au niveau des différents pays soient significativement revu à la baisse afin de lutter non seulement contre la corruption qui renchérit les coûts de transports mais également contre les retards qui peuvent jouer tant sur la conservation des marchandises que sur les avantages pécuniaires escomptés en pareil commerce. Au-delà des impératifs de lutte contre la corruption il serait intéressant que l'Etat burkinabè, en partenariat avec les pays limitrophes, trouve des mécanismes de surveillance des frontières et des routes afin de lutter efficacement contre l'insécurité dont sont souvent victimes, transporteurs et chargeurs burkinabè. Aussi, pensons-nous que la fluidité des opérations de transports pourrait encourager les investissements et par conséquent jouer un rôle significatif sur le développement de l'assurance transports.

²⁹ L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine regroupe 8 pays à savoir le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, le Mali, le Niger, le Sénégal, et la Guinée-Bissau disposés à développer un marché commun.

³⁰ La Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale est composée du Cameroun, de la Centrafrique, du Congo, du Gabon et de la Guinée Equatoriale.

§2 L'intégration régionale en transport maritime et le traité CIMA

A/ L'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOOC)

L'intégration régionale, grâce à la création de marchés homogènes de taille critique et la libéralisation commerciale dont elle s'accompagne traditionnellement, permet de bénéficier d'avantages économiques directs liés à une meilleure insertion dans les échanges internationaux. La poursuite de bonnes politiques macro-économiques renforcées par la convergence économique, la création d'un environnement économique stable, prévisible, harmonisé sont également des éléments déterminants pour attirer l'investissement privé extérieur et garantir une croissance soutenable.

Dans le domaine des transports maritimes, on note une volonté soutenue des conseils des chargeurs des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre à œuvrer à la rentabilisation, à la sécurité et à la sûreté des services maritimes. C'est ainsi que lors de sa 13^e session tenue du 29 au 31 juillet 2008 à Dakar au Sénégal, l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOOC) a pris les décisions suivantes :

- Mettre en place un groupe de travail comprenant les pays à façade maritime et sans littoral en vue d'analyser toutes les questions sur les charges unilatérales appliquées par l'Accord Commercial Europe Afrique de l'Ouest dont la politique entraîne l'augmentation des coûts du fret (surcharges portuaires) dans la sous région par des armateurs, sans négociations préalables avec les ports africains ;
- Inviter les administrations compétentes des pays membres, notamment les services de douane, police, gendarmerie, les chambres de commerce et les institutions sous régionales concernées à faciliter la mise en œuvre du système de grille plombé.
- Mettre en place très prochainement une Banque Maritime Régionale de Développement, dont le siège sera au Nigeria et un fonds maritime régional.

Il reste à souhaiter que toutes ces initiatives soient couronnées de succès, toute chose qui aura sans doute des retombées intéressantes pour les assureurs africains. En attendant, le ton de l'intégration réussie est déjà donné par le traité CIMA.

B/ Le Traité CIMA

La coopération régionale en matière d'assurances revêt de nos jours une importance croissante dans un contexte de globalisation des marchés et des risques. Le traité instituant la CIMA, signé en 1992 par 14 États de la zone Franc, a pour objectif l'unification du droit applicable en matière d'assurances. Une commission régionale chargée du contrôle technique des activités d'assurances constitue, sous l'autorité du Conseil des Ministres des pays signataires, l'administration de tutelle du secteur des assurances dans l'ensemble de la zone. Elle contrôle les compagnies d'assurances des 14 pays membres et a déjà prononcé des retraits d'agrément pour des compagnies ne répondant pas aux normes de sécurité de l'activité, donnant ainsi le signal fort de son indépendance et de sa rigueur. Ce type d'autorité supranationale semble avoir réussi le pari de l'intégration et tout le mérite revient aux pères fondateurs de ce joyau qui ont su faire preuve d'abnégation et d'abandon d'un pan de leur souveraineté au profit du développement.

Une observation particulière devrait cependant être faite au sujet de l'assurance des produits importés. Certes, des efforts ont déjà été faits pour les entreprises d'assurances mais il serait plus intéressant que l'obligation de domiciliation de l'assurance des facultés importées soit généralisée dans tous les pays membres et ce avec l'avènement de la coassurance communautaire et de l'agrément unique. Cela aurait l'avantage de limiter un tant soit peu les risques d'exposer certains pays aux marchandages politiques liés à l'ouverture des marchés de services.

En tout état de cause, s'il est vrai que l'union rend fort, alors l'on devrait être en droit d'espérer qu'avec un peu plus de volonté politique, les États pourraient confier les négociations commerciales multilatérales à ces instances communautaires mieux à même de faire face à l'oppression des États du Nord.

CHAPITRE II : LA PROMOTION DE L'ASSURANCE

TRANSPORTS

Avec un encaissement de deux milliards de francs CFA au Burkina Faso, l'assurance transports connaît une baisse tant en terme de chiffre d'affaires que de part de marché. Marché peu développé, le marché burkinabè de l'assurance transports, au regard des difficultés relevées, mérite que de nouvelles mesures ayant trait aux importations et exportations soient prises ainsi que la mise en place de nouvelles structures destinées à accompagner les opérateurs burkinabè dans leurs relations avec les partenaires étrangers.

La libéralisation du commerce extérieur et son impact sur les marchés font ressortir la nécessité pour le Burkina Faso d'asseoir une politique de protection de l'économie nationale (Section I) sans oublier que le rôle des assureurs dans le développement de l'assurance transports (Section II) est non négligeable.

Section I : La protection de l'économie nationale

Dès que la question de la protection de l'économie nationale est abordée, on pense immédiatement à l'administration des douanes qui a pour prérogatives de veiller au respect de la législation et de la réglementation en matière d'échanges avec l'extérieur. D'autres mesures cependant peuvent améliorer le niveau de protection de l'économie nationale.

§1 : La formation et l'information des opérateurs économiques

A/ La formation des acteurs du secteur des transports

Même si l'on constate l'arrivée de commerçants de plus en plus professionnels au sein des opérateurs économiques burkinabè, il n'en demeure pas moins que la majorité, au regard de la complexité des opérations de transports, demande encore à être formée. La formation devrait poursuivre deux objectifs à savoir l'utilité de l'assurance transports et les techniques de négociation commerciales internationales.

Concernant l'utilité de l'assurance transports, tout opérateur économique dont l'activité fait appel au transport international de marchandises devrait être formé aux techniques du transport international notamment la connaissance des principaux modes de transports et leurs implications, puis aux mesures de préventions et de protection de leurs biens donc à l'utilité de l'assurance. En

effet, le plus souvent, les importateurs burkinabè ne maîtrisent pas suffisamment les exigences du commerce international et surtout l'intérêt d'une couverture d'assurance transports censée les accompagner dans leur commerce. Mais quand doit-on prendre une assurance transports ? Assurément pas lorsque la marchandise est déjà arrivée en douane pour les formalités de sortie ! Un importateur désireux de souscrire à un contrat d'assurance, doit avoir un intérêt assurable sur la marchandise, pour laquelle il existe de nombreux modes d'acquisition. S'il est selon les termes du contrat de vente, responsable du risque de perte ou de dommage, il a de ce fait un intérêt assurable³¹ sur la marchandise même s'il ne la possède pas en titre. Aussi, l'importateur devra-t-il lire très attentivement les termes et conditions de vente avant de signer tout contrat que lui propose le vendeur. Il ne devrait pas hésiter à demander des précisions sur toute clause ambiguë, de préférence par écrit.

Quant aux techniques de négociations internationales, leur maîtrise contribue fortement aux succès dans les négociations. Certains opérateurs économiques burkinabè affirment qu'ils sont parfois obligés de contracter CAF mais c'est peut être dû à la non prise en compte de certains facteurs qui peuvent avoir une influence dans leurs rapports contractuels. Le tableau ci-dessous nous fait l'économie de quelques facteurs déterminants qu'il convient d'enseigner à nos importateurs et autres acteurs du secteur des transports.

Les facteurs clé qui ont une incidence sur la position de force de l'acheteur dans la négociation

Facteurs	Degré d'importance en moyenne	Position
Situation du marché (de l'acheteur ou du vendeur)	1,542 (0,713)	1
Concurrence (vendeurs nombreux ou peu nombreux)	1,624 (0,690)	2
Importance du fournisseur pour votre activité	2,097 (0,848)	3
Perspectives commerciales futures	2,204 (0,824)	4
Rentabilité de l'activité	2,314 (0,911)	5
Budget (serré ou non)	2,456 (0,806)	6
Sauver la face	3,460 (1,071)	7

Note : les chiffres entre parenthèses représentent les écarts-types.

³¹ V. CCI/CNUCED/OMC : Gestion des importations, Guide sur l'assurance transports à l'intention des importateurs ; Guide N°14, Document Technique, Genève, 1994, p.3

Degré d'importance

- 1 = extrêmement important
- 2 = relativement important
- 3 = ni important ni sans importance
- 4 = relativement sans importance
- 5 = aucune importance

Par ailleurs, il y a nécessité de connaître les termes de vente standard qui sont fréquemment utilisés dans le commerce international et qui fixent dans le cadre d'un contrat de vente, les obligations juridiques de l'acheteur et du vendeur³².

En tout état de cause, le succès de la formation requiert l'implication des organismes publics et privés professionnels tels la Chambre de Commerce, d'Industrie et d'Artisanat (CCIA), le Conseil National du Patronat Burkinabè (CNPB), le Conseil Burkinabè des Chargeurs (CBC), l'Office National du Commerce Extérieur (ONAC), etc. Il convient de souligner que l'ONAC enregistre des progrès en matière de formation et d'information par l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication permettant ainsi de collecter, de traiter et de mettre à la disposition des entreprises, des informations économiques et commerciales en temps réel sur les marchés étrangers.

B/ L'information et la sensibilisation

L'information commerciale joue un rôle fondamental dans le développement des opérations du commerce international. La diversité des intervenants (entreprises, auxiliaires du transport international, banques, douanes, assurances, etc.) est un indicateur de la nécessité de disposer des données susceptibles d'être exploitées par chaque opérateur.

La libéralisation progressive du commerce extérieur et les négociations actuelles menées au sein de l'OMC font ressortir la nécessité pour les pays de disposer d'un système performant d'informations économiques et particulièrement commerciales avec les différents partenaires. Ces données devraient être gratuitement accessibles de sorte à permettre aux commerçants d'opérer des choix judicieux et rentables en tenant compte de certains facteurs comme la distance, le coût, la taille du marché extérieur concerné, son potentiel, ses spécificités, ses contraintes, etc.

³² V. la liste des Incoterms en annexe.

En revanche, les commerçants devraient aller à l'information et prendre le temps de bien comprendre les contours des opérations commerciales envisagées afin de minimiser les désagréments. Ils pourraient, à cet effet, solliciter l'assistance des organisations professionnelles telles que la Chambre de commerce, ou le Conseil Burkinabè des Chargeurs, la préoccupation étant de collecter un maximum d'informations sur chaque marché étranger.

Ensuite, il faudrait apprécier les risques liés à chaque marché en analysant certains paramètres environnementaux, politiques, économiques, sociaux ou culturels. Ces paramètres revêtent une importance certaine aussi bien pour les transporteurs que pour les assureurs en ce sens qu'ils influencent la détermination de la prime.

En tout état de cause une place de choix devra être réservée au volet sensibilisation. Au regard du niveau d'instruction de nos opérateurs économiques et surtout du développement du commerce international de plus en plus exigeant en matière de normes notamment, il serait hasardeux de penser que les opérateurs burkinabè pourraient réussir leurs affaires sans des séances de sensibilisations régulières et variées. En outre, grâce à la sensibilisation, on pourrait espérer une diminution de la fraude et des tentatives de corruption qui dénotent parfois d'une ignorance notoire des droits et des devoirs.

§2 : L'institution des assurances obligatoires

A/ Fondement du principe

A la suite de l'essor extraordinaire du commerce extérieur dans le monde, il a fallu mettre en place des procédures spéciales indispensables à la protection de l'exportateur et de l'importateur contre de nombreux risques tels le vol, l'incendie et la détérioration de la marchandise transportée, la collision, le naufrage ou l'explosion du navire etc., d'où la nécessité de l'assurance transports. De même, comme il est difficile pour un importateur d'immobiliser son capital jusqu'à ce que la transaction soit effective, les institutions financières, elles aussi, portent un intérêt croissant à l'assurance transports.

Tout se passerait bien si tous les opérateurs économiques burkinabè comprenaient le bien fondé de l'assurance transports ; ce n'est malheureusement pas le cas pour bon nombre d'entre eux qui considèrent encore la prime d'assurance comme une taxe et qui l'évitent toutes les fois qu'ils le peuvent. Il y avait donc nécessité de les protéger contre les risques de pertes et

même de ruine et c'est l'une des raisons qui sous-tendent l'institution de l'obligation de domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés importées³³. De même, il était important d'éviter les inconvénients des ventes CAF qui du reste demandent une certaine maîtrise des conditions d'assurance et des opérations de transports. Par exemple, bien que le vendeur contracte la police et paie l'assurance pour les ventes CAF, c'est à l'acheteur que revient la charge de présenter toute réclamation à l'assureur pour les pertes ou dommages subis par la marchandise à condition que le risque soit effectivement couvert. L'assuré n'est donc pas à l'abri de désagréments en cas de sinistres et ce d'autant plus que son partenaire (l'assureur) n'est pas près de lui. En outre, au regard du rôle économique des assureurs et de la fuite des primes d'assurance vers l'étranger liées aux ventes CAF, il devenait impérieux de trouver des mesures adéquates à même de favoriser la rétention des primes afin de les réinvestir dans l'économie du pays.

Du reste, si l'obligation de domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation a été admise, il n'en est pas de même en ce qui concerne l'assurance « Responsabilité Civile Transporteur ». Pourtant, le transporteur qui se rend responsable des dommages subis par les marchandises à lui confiées devrait dédommager le propriétaire des marchandises. On pourrait alors imaginer aisément les pertes encourues par celui-ci en cas d'insolvabilité de celui-là. A notre avis, il serait intéressant de rendre la « R.C. Transporteur » obligatoire afin de garantir la sécurité et la solvabilité de tous les acteurs du domaine des transports. La Société Nationale d'Hydrocarbures a déjà franchi le pas, elle qui impose la souscription préalable d'une assurance « R.C.Transporteur » à tout transporteur désireux de contracter avec elle. Au-delà de la sécurité offerte par une telle garantie, on pourrait prétendre à une augmentation du chiffre d'affaires en assurance transports et donc au développement de la branche.

B/ Le contrôle du respect des textes

Une chose est d'édicter des lois, une autre est de s'assurer qu'elles sont bien appliquées. L'effectivité des assurances obligatoires nécessite par conséquent un contrôle rigoureux et sans discontinuité. Le non respect de la loi relative à la

³³ Cf. supra, p.27

domiciliation des facultés importées, à en croire les statistiques de l'INSD³⁴, ne relève pas d'une vue de l'esprit. Malgré les pénalités³⁵, de loin, plus élevées que la prime d'assurance, on enregistre toujours des importations CAF en quantités inquiétantes. Les services de contrôle devraient par conséquent redoubler d'ardeur et veiller davantage au grain. On constate en effet que la plupart des filiales des sociétés importent les facultés en CAF sous la direction des sociétés mères.

Afin d'assurer le respect de la loi et lutter efficacement contre la fraude, on pourrait instaurer un contrôle a priori et renforcer le contrôle a posteriori au niveau de la douane.

Le contrôle a priori pourrait se faire à l'issue de la déclaration préalable à l'importation³⁶. Il pourrait s'accompagner d'une sensibilisation afin d'amener l'importateur à adhérer au principe de la domiciliation. L'on pourrait en outre, en amont, demander une attestation d'assurance et en cas de non réalisation de l'activité envisagée, l'assureur qui a encaissé la prime procèdera à un reversement d'un prorata de prime suivant des modalités préalablement fixées au contrat d'assurance transports.

S'agissant du contrôle a posteriori, il devrait être effectué sans état d'âme et les éventuels agents complices des fraudeurs devraient écoper de sanctions exemplaires et dissuasives. Mais avant d'arriver à la répression, les douaniers devraient être formés à travers des séminaires sur l'importance et la place de l'assurance transports dans l'activité économique. S'il est vrai que la lutte contre la fraude demeure incontournable, les assureurs, par la voix de l'APSAB et de leur direction de tutelle, la direction des assurances, devraient interpeler davantage l'Etat sur son devoir de contrôle et la nécessité de mener des actions concrètes afin de contenir les dérives et d'assurer un développement serein de l'activité économique.

³⁴ Cf. supra, p.24

³⁵ Le taux de pénalité est en effet de 25% de la valeur des marchandises tandis que le taux de prime le plus élevé se fixe à 1,6% de la valeur des importations.

³⁶ Toute personne désireuse d'importer des marchandises devrait requérir l'autorisation préalable du ministère du commerce en formulant à cet effet une déclaration sur la valeur, la nature, la provenance de la marchandise et c'est cette formalité qui est appelée « déclaration préalable à l'importation ».

Section II : Le rôle des assureurs dans le développement de l'assurance transports

§1 : La redynamisation de la branche transports

A/ La sensibilisation

A l'instar de l'assurance automobile, les assureurs devraient saisir l'opportunité qui leur est offerte par l'ordonnance de 1983 portant sur l'obligation de domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés importées pour accroître leur chiffre d'affaires. Cela ne sera sans doute pas possible tant que des actions de sensibilisation ne seront pas menées à l'endroit des importateurs.

Il est évident que l'importateur seul n'est pas toujours en mesure d'estimer exactement la valeur de l'assurance et des services qui lui sont proposés. Il faudra par conséquent impliquer les intermédiaires dans la sensibilisation et surtout le conseil de leurs clients afin d'éviter d'éventuels malentendus pouvant surgir en cas de sinistre.

En revanche, il est dans l'intérêt de l'assuré d'éviter, ou de prévenir les risques de pertes non seulement pour que la prime ne soit pas augmentée (malus) mais aussi pour qu'elle puisse être réduite (bonus). Voici donc quelques conseils que les assureurs et les intermédiaires d'assurance peuvent fournir à leurs assurés afin de prévenir les pertes :

-on remédiera aux risques de pertes et de dommages en demandant dès le départ au vendeur de mieux emballer et marquer la marchandise. Il conviendrait aussi de veiller au déchargement pour diminuer les risques de vols et d'avoir des méthodes appropriées de stockage et de manutention des marchandises en transit, afin de limiter la casse et de prévenir les fuites de liquides ou autres causes de pertes.

-les assureurs devraient apporter leur assistance aux importateurs en aidant à résoudre les problèmes de prévention des pertes.

Par ailleurs, il faudra parvenir à restaurer la confiance et faire comprendre aux importateurs qu'ils ont davantage intérêt à soigner leur assurance auprès des compagnies locales plus proches d'eux et moins exigeants en matière de normes et de procédures. De même il y a lieu de réveiller en eux le sens de patriotisme et de les amener à participer au financement de l'économie nationale. Pour ce faire, des séminaires de formation et de sensibilisation devraient être organisés

ne serait-ce que par l'entremise de l'Association Professionnelle des Sociétés d'Assurance du Burkina.

B/ L'amélioration qualitative et quantitative de la production

Certes, la culture de l'assurance au Burkina Faso, la complexité du transport international et l'ignorance qui en découle constituent un frein au développement de la branche ! Ce ne sont pour autant pas des raisons suffisantes ; les assureurs devraient s'organiser davantage à mieux vendre l'assurance transports.

Sur le plan technique, l'on devrait mettre l'accent sur la formation des cadres et intermédiaires qui interviennent dans la souscription et améliorer la qualité du réseau commercial qui demande encore à être sensibilisé sur les nécessités d'informer et de bien conseiller la clientèle. Il serait également intéressant de revoir les tarifs à la baisse au regard de la sinistralité qui est restée très faible ces dernières années³⁷.

De même, pour faire face aux mutations qui interviennent dans le domaine de l'assurance sur le marché burkinabè et pour accroître leur compétitivité sur le plan international, les sociétés opérant au Burkina devraient régulièrement procéder à des restructurations en vue de renforcer la taille de leur entreprise et de proposer aux assurés des garanties attractives. Pour ce faire, la redynamisation du service transport dans chaque société s'avère indispensable.

En outre, pour tenir compte du niveau général des opérateurs économiques Burkinabè, on pourrait envisager la conception de polices simplifiées et adaptées aux évolutions économiques et juridiques du transport et du commerce international. Enfin, les sociétés d'assurances pourraient signer des conventions leur garantissant des facilités de coassurance qui leur permettent de répondre aux besoins de garantie des assurés.

Au plan commercial, des efforts devraient être faits afin de renforcer la prospection. En effet, certaines affaires échappent aux assureurs locaux à cause du rapport social existant entre le commercial et le prospect. Il n'est pas rare que certains opérateurs économiques refusent de s'entretenir avec un commercial ou un producteur préférant le faire avec le Directeur Général de la compagnie d'assurance concernée. Les directeurs de sociétés d'assurance pourraient par conséquent essayer de rattraper certaines affaires en considération notamment de

³⁷V. supra, p.31

la catégorie sociale, de l'importance économique du prospect et de son apport dans le portefeuille de la société.

§2 : La mise en place d'un pool d'assurance transports

A/ Avantages d'une gestion en pool

Au stade actuel de la production en assurance transports, on ne perçoit pas suffisamment une synergie d'actions entre assureurs afin d'accroître leur chiffre d'affaires. Pourtant, la conquête de la clientèle nécessite une publicité active et des actions communes. Malheureusement, certains producteurs, pour conquérir le marché se sentent obligés de tenir des propos mensongers sur la situation financière des sociétés concurrentes ainsi que les garanties qu'elles proposent. Au lieu de se dénigrer et de ternir par conséquent leur image de marque, nous pensons que la mise en place d'un pool profitera à tous à plus d'un titre :

- Des politiques communes, plus efficaces, en matière de publicité et de souscription pourraient susciter plus d'engouement auprès des opérateurs économiques et par conséquent favoriser l'évolution de la branche.
- Doté de moyens financiers conséquents, le pool permettra de juguler la fuite des primes, par une rétention de primes plus élevée, profitable tant à l'Etat qu'aux assureurs. On évitera ainsi que certains risques soient placés en fronting.
- En outre, la gestion étant confiée à une entité autonome, les problèmes de personnel seront résolus de même que les frais généraux s'en trouveront réduits.
- Il est évident que la sous tarification constitue un risque sérieux d'insolvabilité ; le pool serait alors un moyen efficace de lutte contre la sous tarification puisque les tarifs seront uniformisés.

En revanche, les enjeux du commerce international sont tels qu'il serait intéressant de penser à des structures de représentation à l'étranger.

B/ Installation de structures de représentation à l'étranger

Si les négociations commerciales sur la libéralisation du secteur des assurances aboutissaient, l'obligation légale de domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation serait contradictoire à la réglementation internationale et par conséquent supprimée. L'étude sur l'évolution de l'assurance transports au Burkina Faso nous a en outre permis de constater une production peu

développée malgré l'édiction de l'obligation d'assurance. Il devient alors indispensable d'envisager la représentation du pool au niveau des différents ports et aéroports afin d'être plus près des opérateurs économiques.

Les structures représentatives auront pour principale tâche, le conseil et l'assistance des importateurs et exportateurs afin de les éclairer sur les contenus des différentes garanties d'assurances disponibles. Il faudra par conséquent parvenir à développer un réseau commercial efficace et compétent. Ce faisant il sera proposé aux commerçants des garanties adaptées de manière à leur offrir le maximum de sécurité à un coût acceptable.

Un autre avantage de la représentation du pool à l'étranger pourrait résider dans la célérité de traitement des dossiers que la proximité peut favoriser. C'est pourquoi les assureurs devront promouvoir le courtage maritime et l'installation d'agents souscripteurs sur les marchés étrangers. Certes, l'utilisation par l'assuré d'un courtier n'est pas obligatoire, mais la compétence professionnelle et la qualité requises pour les services à rendre aux commerçants font qu'il serait intéressant que les contrats soient négociés par des courtiers et si possible par des courtiers spécialisés en assurance maritimes et transports.

Afin de permettre aux courtiers et agents souscripteurs d'être plus opérationnels, on pourrait leur donner une importante capacité de souscription.

Quoi qu'il en soit, conscient que le règlement des sinistres est un canal efficace de publicité, les assureurs devraient mettre l'accent sur la célérité dans le traitement des dossiers sinistres. Régler les sinistres avec promptitude et simplifier autant que faire se peut les procédures de règlements tout en restant vigilants sur les dossiers suspects, tels sont les impératifs de sécurité et de rentabilité profitables à tous les protagonistes du commerce international.

Conclusion du titre II

L'analphabétisme de bon nombre d'opérateurs économiques et le faible rendement de l'économie constituent de sérieuses difficultés au développement de l'assurance transports. Sur le plan régional, des efforts devraient être davantage consentis afin de faciliter l'intégration des économies des pays pauvres au commerce mondial. Le développement de l'assurance transports n'est donc pas l'affaire des seules compagnies d'assurances. Toutefois, avec un peu de la détermination, les assureurs burkinabè pourront conquérir le marché de l'assurance transports pour peu qu'il y ait une volonté politique de la part des autorités burkinabè visant à accompagner le secteur privé en général et l'industrie des assurances en particulier. Pour une promotion efficace de ce secteur, l'Etat ne devra ménager aucun effort pour renforcer sa coopération sous régionale et régionale car seul, il lui sera difficile de réussir dans les négociations internationales. Les assureurs pour leur part devront s'intéresser davantage à la branche transports qui, au regard de sa sinistralité, peut compenser les autres branches déficitaires et générer des bénéfices.

CONCLUSION GENERALE

Compte tenu de leurs avantages potentiels, il est inquiétant de constater que les règles de l'OMC ne sont pas à la hauteur des attentes surtout des pays en voie de développement. Elles manquent parfois de clarté et ne permettent pas de préserver efficacement les intérêts des pays sous développés. Pour preuve, avant même le début des récentes négociations de Doha³⁸, M. Pascal Lamy, directeur général de l'OMC a soutenu publiquement le 30 juin à la télévision³⁹ que les deux-tiers des gains attendus bénéficieraient aux pays développés et un tiers aux pays émergents. M. Aftab Alam Khan, responsable de la campagne commerciale Action Aid n'a donc pas eu tort quand il avait affirmé que tout accord se fera au détriment des pays en développement : « Quel que soit le cadre des nouvelles discussions, les pays en développement devront encore ouvrir tout grand leur économie, en échange de trois fois rien de la part des superpuissances commerciales ».

Dans la mesure où les discussions piétinent depuis des années et où le niveau de complexité de celles-ci semble rendre difficile tout accord, il y a nécessité de penser à une réforme de l'Organisation fondée sur l'équité et le développement durable dans le but de faciliter les échanges commerciaux.

La facilitation du commerce et, par conséquent, des transports joue un rôle important pour l'intégration dans l'économie mondiale. Chaque pays est différent et les stratégies de facilitation du commerce et de développement doivent être adaptées aux particularités de chacun. Les pays sans littoral à l'instar du Burkina Faso sont très dépendants d'une facilitation efficace du commerce et des transports et devraient disposer d'une infrastructure de transport adaptée, d'un régime juridique favorable, d'un système administratif efficient ainsi que de ressources humaines nécessaires et qualifiées. A ce titre il sied d'accorder un traitement spécial différencié adapté à chaque pays et c'est justement ce qui rend les négociations difficiles.

Certes, l'Accord général sur le commerce des services prétend que les pays en développement bénéficient d'une certaine flexibilité de nature à leur permettre

³⁸ Suite au désaccord permanent entre les différents Etats notamment sur la libéralisation de l'agriculture, le Cycle de Doha est considéré comme un échec le 29 juillet 2008.

³⁹ Télévision française (TF1).

une participation conséquente au commerce des services et même à l'essor de leurs exportations et services. Malheureusement, la réalité en est tout autre.

Malgré les initiatives du CNUCED en faveur des pays pauvres en matière de développement, les retombées tardent à venir. En effet, en matière d'assurance transports de facultés, recommandation a été faite à ces pays de rendre obligatoire ce type d'assurance afin de profiter de la rétention des primes au niveau national pour favoriser l'investissement et promouvoir le développement. Au Burkina Faso, à la différence de l'assurance responsabilité civile automobile, la domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation bien qu'ayant été rendue obligatoire, semble ne pas laisser transparaître une amélioration dans le panier des assureurs burkinabè.

La situation est encore rendue plus complexe par l'extrême faiblesse des revenus et du niveau de développement socio-éducatif de la population active. En effet, on ne peut parler de développement durable tant que le niveau d'alphabétisation, d'instruction des populations en général et des opérateurs économiques en particulier ne sera pas suffisamment élevé. Or le développement du secteur des assurances, notamment de l'assurance transports est un pendant du développement des autres secteurs d'activités économiques qui usent des opérations de transports au quotidien.

Comme on a pu le constater tout au long de notre analyse, le libre-échange prôné par l'OMC ne profite pas aux opérateurs économiques burkinabè et ce tant au niveau de l'élaboration des règles au sein même de l'Organisation qu'au niveau des poids économiques et politiques des différents pays. Mais pouvait-on s'attendre à mieux dans un système créer uniquement dans le but de protéger des intérêts purement capitalistes ? Assurément pas ! Loin d'être une institution caritative, l'OMC semble ne profiter qu'aux pays riches traduisant ainsi la célèbre maxime de La Fontaine selon laquelle la raison du plus fort est toujours la meilleure.

Seul, le Burkina Faso, tout comme d'ailleurs chaque pays en développement pris individuellement ne peut affronter l'invasion des pays développés. Il nous a semblé de ce fait judicieux de suggérer que la coopération régionale puisse être renforcée afin que, unis et donc plus forts, les pays en développement puissent se faire valoir et influencer par conséquent l'adoption des règles de sorte à en tirer le plus grand profit. C'est en ce sens que l'obligation de domiciliation de

l'assurance des facultés à l'importation devra être maintenue malgré la protestation des défenseurs du libéralisme qui exigent qu'elle soit supprimée.

Par ailleurs, le Burkina Faso, pour réussir le pari de l'intégration dans l'économie mondiale devra mettre davantage l'accent sur la formation et l'information de ses hommes. L'Etat pour sa part gagnerait à renforcer ses services de contrôle douanier afin de rendre effective l'obligation d'assurance transports. Il lui faudra en outre trouver des mesures qui éviteraient que ses importateurs achètent CAF notamment en exigeant une attestation d'assurance en amont, c'est-à-dire au moment même de la déclaration préalable à l'importation.

En ce qui concerne les compagnies d'assurance, même si des efforts peuvent être faits afin de rendre les produits plus attractifs, force est de reconnaître qu'elles sont à même de répondre aux besoins des importateurs et exportateurs dont les marchandises sont permanemment exposées aux risques de vol, d'incendies et de détérioration, de collision, de naufrage ou d'explosion du navire, etc.

Les importateurs et exportateurs de marchandise, pour leur part, afin d'éviter la double assurance et quelques fois le défaut de couverture en assurance devront acheter leurs marchandises en FOB. Ils pourront demander des cotations au vendeur selon les termes CAF, CFR et FOB et ceci dans le but de :

- S'assurer que le vendeur ne propose pas un prix FOB correspondant au prix CAF.
- Connaître le coût de l'assurance transports dans le cas d'un achat CAF, lieu de destination convenu afin de comparer le prix à celui de son assurance locale et négocier, si nécessaire, une prime plus avantageuse.

En tout état de cause, l'ouverture des marchés représente un danger certain pour les pays à faible revenu et donc à faible niveau de développement comme le Burkina Faso. Quoi qu'il en soit, au stade actuel de développement, il serait imprudent pour notre pays de libéraliser complètement le secteur des assurances. La bataille pour un commerce libéral et équitable est loin d'être gagnée et le développement de l'assurance transports mérite davantage d'organisation et de solidarité tant sur le plan national qu'international.

ANNEXE

ANNEXE (liste des incoterms)¹

NOM DES INCOTERMS	Type de Transport	Vente départ :D Vente arrivée :A
EXW : Ex Works Départ Usine	Tous	D
FOB : Free On Board Franco à bord	Maritime	D
FAS : Free alongside Ship Franco le long du navire	Maritime	D
FCA : Free Carrier Franco transporteur	Tous	D
CFR :Cost and Freight Coût et Fret	Maritime	D
CIF : Cost Insurance Freight CAF: Coût Assurance Fret	Maritime	D
CPT : Carriage Paid To Port payé jusqu'à	Tous	D
CIP : Carriage and Insurance Paid to Port payé, y compris assurance jusqu'à	Tous	D
DAF : Delivered At Frontier Rendu frontière	Tous	A
DES : Delivered Ex Ship Rendu ex navire	Maritime	A
DEQ : Delivered Ex Quay Rendu à quai	Maritime	A
DDU : Delivered Duty Unpaid Rendu droits non acquittés	Tous	A
DDP : Delivered Duty Paid Rendu droits acquittés	Tous	A

¹ Les « Incoterms » sont des clauses-types rédigées par la chambre de commerce internationale pour les contrats internationaux.

BIBLIOGRAPHIE

1. OUVRAGES

CCI/CNUCED/OMC, Gestion des importations : *Guide sur l'assurance transports à l'intention des importateurs* ; Guide N°14, Genève, 1994, 97p.

Sayegh J. & Lohoues-Oble J., CIMA : *Droit des Assurances*, Collection Droit Uniforme Africain, Bruxelles, Bruylant, 2002, 506 p.

Sécretariat du GATT, *Résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay*, 1^{ère} édition, Genève, 1994, 591p.

Souleymane SERE & Dominique W. KABRE, OHADA : *Acte Uniforme relatif aux contrats de transport de marchandises par route*, Centre de Recherche Panafricain en Management pour le Développement, 1^{ère} éd., Outils du management, Ouagadougou, 2005, 138 p.

Victor Emmanuel BOKALLI & Dorothée C. SOSSA, OHADA : *Droit des contrats de transport de marchandises par route*, Collection Droit Uniforme Africain, Bruxelles, Bruylant, 2006, 169 p.

Virgile PACE, CCI : *l'Organisation Mondiale du Commerce et le renforcement de la réglementation juridique des échanges commerciaux internationaux*, éd. L'Harmattan, Paris, 2000, 480 p.

2. Communications et Rapports

Jérôme Yeatman, « L'assurance transports au service des chargeurs et du développement du commerce international », Douala, 9 novembre 2007.

Secrétariat / CNUCED, « Rapport sur le commerce et le développement », New York et Genève, 2007, 199 p.

CCI/ CNUCED/ OMC : « Mise en valeur des ressources humaines : lecture sur les négociations commerciales internationales », Genève, 1997, 147 p.

Alastair Evans, « Symposium sur la fourniture transfrontière de services : l'expérience du secteur privé », Genève, 28 avril 2005.

3 Cours

Monsieur Jérôme Yeatman, Assurance transports et aviation, cycle DESS-A, IIA, octobre 2007.

4 Législation

Code des Assurances des Etats membres de la CIMA, 4^e édition, 2007.

Ordonnance n° 83-028/CNR/PRES/MF, du 27 décembre 1983 portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

Décret n° 83-329/CNR/PRES/MF, du 30 décembre 1983 portant application de l'ordonnance n° 83-028/CNR/PRES/MF, portant domiciliation de l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation.

TABLE DES MATIERES

	Pages
DEDICACE.....	II
REMERCIEMENTS.....	III
LISTE DES PRINCIPALES ABREVIATIONS.....	IV
INTRODUCTION GENERALE.....	1
 TITRE I: L'IMPACT DE LA REGLEMENTATION SUR LA FOURNITURE TRANSFRONTIERE DES BIENS ET SERVICES	4
CHAPITRE I : GENERALITES SUR L'OMC.....	5
Section I : Structures et fonctionnement de l'OMC.....	5
§1 : Les structures de l'OMC.....	5
A/ Le champ d'application de l'OMC.....	5
B/ Les organes de l'OMC.....	6
§2 : Les règles du jeu du commerce mondial.....	7
A/ Le processus de décision à l'OMC.....	7
1. Le mécanisme théorique de décision.....	7
2. Le processus de décision dans les faits.....	8
B/ Les obligations des Etats membres.....	8
1. Les règles de non discrimination.....	8
a) La clause de la nation la plus favorisée.....	8
b) La règle de la réciprocité.....	9
c) La clause du traitement national.....	9
2. Le code de bonne conduite.....	10
a) Les principes.....	10
b) Les exceptions.....	10
3. Le traitement spécial différencié en faveur des pays en développement.....	11

Section II : Les Accords de l'OMC.....	12
§1 : L'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT).....	12
A/ La réduction des tarifs douaniers.....	12
B/ Les accords intégrés au GATT.....	13
1. L'accord sur l'agriculture.....	13
2. L'accord sur les textiles et les vêtements.....	14
§2 : L'Accord Général sur le Commerce des Services (AGCS).....	14
A/ Définition et portée de l'Accord.....	15
B/ Les négociations sur les services.....	16
§3 L'Accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (ADPIC).....	17
A/ Le contenu de l'Accord sur les ADPIC.....	17
1. L'application des principes fondamentaux.....	17
2. La protection de la propriété industrielle.....	18
B/ Les enjeux des ADPIC.....	18
1. Le transfert de technologie.....	18
2. Le cas particulier de l'accès aux médicaments.....	19
 CHAPITRE II : DES LIMITES AU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORTS.....	 21
Section I : L'Etat des lieux.....	21
§1 : Evolution de l'assurance transports au Burkina Faso.....	21
A/ La production en assurance transports.....	21
1. Intérêt de l'assurance transports.....	21
2. La souscription de l'assurance transports.....	22
a) Les polices proposées sur le marché.....	22
b) La part de l'assurance transports dans le marché burkinabè.....	23

B/ Le non respect de l'assurance obligatoire des facultés à l'importation.....	24
1. La fraude à l'assurance transports.....	25
2. L'impact du phénomène sur l'évolution de la branche.....	26
§2 : Les régimes de réglementation.....	27
A/ Le régime communautaire.....	27
B/ Le régime libéral.....	28
1. Les exigences du système libéral.....	28
2. Les obstacles aux négociations.....	29
Section II : Les effets du sous développement.....	30
§1 : La culture de l'assurance au Burkina Faso.....	30
A/ Une image négative de l'assurance transports.....	30
1. Ce que reprochent importateurs et transporteurs aux assureurs.....	30
2. Le rejet de l'assurance transports.....	31
B/ le niveau d'instruction des opérateurs économiques.....	32
§2 : Les difficultés tenant à la spécificité de la branche.....	33
A/ La complexité des opérations de transport.....	33
1. Une réglementation à vocation internationale.....	34
2. L'interprétation du contrat d'assurance transports.....	34
B/ Les coûts de transports.....	35
Conclusion du titre I.....	37

TITRE II : LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORTS AU BURKINA.....38

CHAPITRE I : LA PARTICIPATION AU COMMERCE INTERNATIONAL.....39

Section I : La conclusion d'accords commerciaux plus équilibrés.....	39
§1 : La conciliation du commerce libéral avec le développement.....	39
A/ La prise en compte des impératifs de développement dans les	
Les accords commerciaux.....	39
B/ L'amélioration des capacités de développement.....	40
§2 : Pour un partenariat équitable.....	42
A/ La transparence dans les négociations	43
B/ Le cas particulier des mesures protectionnistes	
nuisibles au développement.....	44
Section II : Le renforcement de la coopération régionale.....	45
§1 : Intérêts des accords régionaux.....	45
§2 : L'intégration régionale en transport maritime et le traité CIMA.....	47
A/ L'Organisation Maritime de l'Afrique de l'ouest	
et du Centre (OMAOC).....	47
B/ Le Traité CIMA.....	48
 CHAPITRE II : LA PROMOTION DE L'ASSURANCE TRANSPORTS.....	49
Section I : La protection de l'économie nationale.....	49
§1 : La formation et l'information des opérateurs économiques.....	49
A/ La formation des acteurs du secteur des transports.....	49
B/ L'information et la sensibilisation.....	51
§2 : L'institution des assurances obligatoires.....	52
A/ Fondement du principe.....	52
B/ Le contrôle du respect des textes.....	53

Section II : Le rôle des assureurs dans le développement de la branche.....	55
§1 : La redynamisation de la branche transports.....	55
A/ La sensibilisation.....	55
B/ L'amélioration qualitative et quantitative de la production.....	56
§2 : La mise en place d'un pool d'assurance transports.....	57
A/ Avantages d'une gestion en pool.....	57
B/ Installation de structures de représentation à l'étranger.....	57
Conclusion du titre II.....	59
CONCLUSION GENERALE.....	60
ANNEXE	
BIBLIOGRAPHIE.....	63
TABLE DES MATIERES.....	65