

**CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES
D'ASSURANCES (CIMA)**

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)

B.P: 1575 YAOUNDE Tél. +237 2220 71 52

E- Mail: iaa@iaa-cameroun.com

YAOUNDE- REPUBLIQUE DU CAMEROUN



**MEMOIRE DE FIN D'ETUDES POUR L'OBTENTION DU DIPLOME
D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES EN ASSURANCES (DESS-A)**

Thème :

**REGLES DE L'OMC ET DEVELOPPEMENT DE
L'ASSURANCE TRANSPORT DANS UN PAYS DE LA
ZONE CIMA : CAS DU TCHAD**

Présenté par :

M. HASSAN RATOU

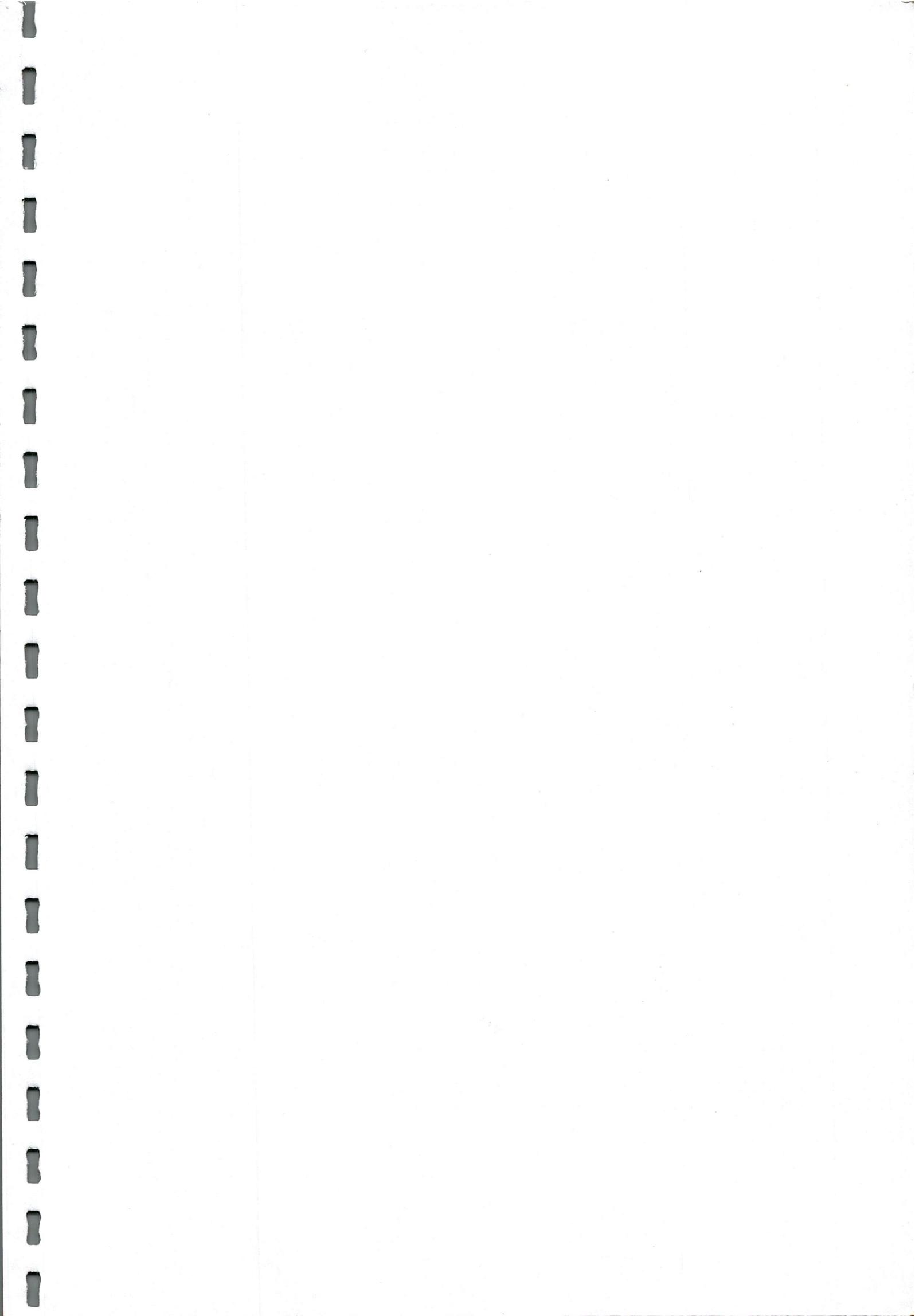
Sous la direction de

M. GALI MAH

Directeur Technique

STAR NATIONALE S.A

19^{ème} promotion : 2008 - 2010



DEDICACE

C'est l'occasion pour nous de saluer la mémoire de notre oncle feu Bétoloum Kodngargué. Que son âme repose en paix.

Je dédie également cette œuvre à mon père RATOUBidjéré et à ma mère Fatimé Kodngargué pour avoir su nous inculquer la tolérance et la sociabilité, choses qui nous ont permis à réussir dans nos œuvres. Que Dieu vous en récompense

REMERCIEMENTS

Nous tenons à remercier tout d'abord ALLAH le tout-puissant et le très miséricordieux pour nous avoir accordé la santé et aidé à surmonter toutes les difficultés rencontrées tout au long de cette formation.

Nous exprimons notre profonde gratitude à Monsieur ALI ADOUM DJAYA, Directeur Général de la STAR Nationale S.A. qui, sans son accord pour l'allocation de bourse d'étude notre formation au titre de la présente promotion ne sera pas chose facile voire même impossible.

Nous remercions également le Directeur Général de l'IIA, à tout son personnel ainsi que le corps enseignants pour les efforts inlassables consentis à notre égard pour nous faire bénéficier de leurs services de qualité.

Nous remercions sincèrement notre encadreur Monsieur Gali Mah pour sa disponibilité, ses conseils et surtout ses orientations techniques.

Nous ne saurons manquer de porter notre attention au directeur du commerce extérieur et tout son personnel pour l'accueil convivial qu'ils nous ont accordé lors de notre passage dans leur service. Nos remerciements vont également à l'endroit du personnel du service de la documentation de la Direction Nationale de la BEAC à Ndjamena.

Une pensée particulière est adressée à Monsieur RIRADJIM, chargé de la diffusion à l'Institut National des Statistiques et Etudes Economiques et démographiques (INSEED). Nous n'oublierons pas non plus le bureau de CESAM à Ndjamena, transporteurs, les transitaires (AGB, SAGA, SDV...), les intermédiaires d'assurance, les douaniers et les importateurs qui ont accepté de répondre à nos questions.

Nous terminons en remerciant chaleureusement mon épouse Hadjé Amina Ratou pour avoir partagé avec nous les moments difficiles, messieurs Bidjéré Bédjaki, Bemberal, Gadam Djal, Adoum Nadjara, Adoum Mamat, Nadjadoum Mathias, Maasd Serry, Gody Tary, Zakaria Ratou et Ali Seli qui n'ont ménagé aucun effort pour répondre à toutes nos sollicitations ainsi que tous nos frères, amis et connaissances, qui de près ou de loin ont contribué à notre épanouissement social.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

ACT : Assureur Conseil Tchadien

ADPIC : Accord sur les aspects des Droits de Propriétés Intellectuelles qui touchent au Commerce

AGCS : Accord Général sur le Commerce des Services

ASAT : Association des Société d'Assurance du Tchad

ATLC : Assistance Technique Liée au Commerce

CAF : Coût Assurance Fret

CCI : Chambre de Commerce International

CEMAC : Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale

CESAM : Comité d'Etude et de Services des Assureurs Maritimes et Transport

CI : Cadre Intégré

CICA-RE : Compagnie de Réassurance des pays membres de la Convention International de Contrôle des Assurances

CIMA : Conférence Interafricaine des Marchés des Assurances

CIR : Cadre Intégré Renforcé

CNUCED : Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement

DFEOST : Direction des Finances Extérieures et Organismes sous Tutelles

DSRP : Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté

DTS : Droits de Tirages Spéciaux

EDIC : Etudes Diagnostics sur l'Intégration et le Commerce

FANAF : Fédération des sociétés d'Assurances de droit National Africain

FAP sauf : franc d'Avarie Particulière sauf

FAO : Organisation des Nations Unies Pour l'Alimentation et l'Agriculture

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 Accident et Risques Divers

IFCT : Institut de Formation et de Coopération Technique

IFIA : Fédération international des sociétés d'inspection

INSEED : Institut National de la Statistique, des Etudes Economiques et Démographiques

OAA : Organisation Africaine des Assurances

OAPI : Organisation Africaine de la Propriété Intellectuelle

OHADA : Organisation pour l'Harmonisation en Afrique des droits des Affaires

OIC : Organisation International du Commerce

OMC : Organisation Mondiale du Commerce

OMPI : Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle

OMS : Organisation Mondiale de santé

ONU : Organisation des Nations Unies

ORD : Organe de Règlement des Différents

PIB : Produits Intérieurs Bruts

PMA : Pays les Moins Avancés

RC : Responsabilité Civile

SAFAR : Société Africaine d'Assurance et de Réassurances

SPS : Mesures Sanitaires et Phytosanitaires

STAR Nationale S.A. : Société Tchadienne d'Assurance et de Réassurances

TRC : Tous Risques Chantiers

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Structure de l'OMC.....	11
Tableau 2: Evolutions des exportations du Tchad de 2002 à 2009	31
Tableau 3 : les cinq premières destinations des produits hors pétrole exportés du Tchad.....	32
Tableau 4 : l'évolution des importations du Tchad de 2002 à 2009.....	33
Tableau 5 : les principaux produits importés en valeurs.....	34
Tableau 6 : Parts des différentes branches IARD du marché tchadien de l'assurance.....	45
Tableau 7 : proportion des différents produits importés et leur provenance.....	47
Tableau 8 : Estimation des manques à gagner.....	48

RESUME

L'OMC est la seule organisation internationale qui s'occupe des règles régissant le commerce entre les pays. Sa principale fonction est de favoriser autant que possible la bonne marche, la prévisibilité et la liberté des échanges. Au cœur du système, se trouve les accords de l'OMC, ces accords constituent des règles juridiques de base du commerce international et concernent :

- les marchandises : tout à commencer avec le commerce des marchandises. De 1947 à 1994, le GATT était au centre de négociations de la réduction des droits de douane et autres obstacles au commerce. Depuis 1995, le texte actualisé du GATT constitue l'accord de référence de l'OMC pour ce qui est du commerce des marchandises. Ils comportent des annexes portant sur des secteurs spécifiques tels que l'agriculture, les normes de produits, les subventions et les mesures de lutte contre le dumping.
- les services : les banques, les compagnies d'assurances, les entreprises de télécommunication et les sociétés de transport qui souhaite opérer à l'étranger peuvent désormais bénéficier d'un système de commerce plus libre et plus équitable qui ne valait auparavant que pour le commerce des marchandises. Ces principes sont ancrés dans le nouvel Accord Général sur le commerce des services (AGCS).
- l'Accord de l'OMC sur la propriété intellectuelle peut être assimilé à un ensemble des règles régissant le commerce de l'investissement dans le domaine d'idées et de la créativité. Ces règles prévoient les modalités selon lesquels les droits d'auteur, les brevets, les marques et les indications géographiques utilisés pour identifier des produits, les dessins et modèles industriels devraient être protégés.

L'objectif de notre étude est d'analyser l'impact de ces accords sur le développement de l'assurance transport. Pour résoudre cette problématique, nous nous basons sur le commerce extérieur du Tchad afin de mettre en exergue les difficultés d'accès des produits en provenance du Tchad sur les marchés internationaux et l'importance des importations compte tenu de la faible industrialisation du pays.

La branche transport connaît actuellement un dysfonctionnement. Profond au point où les importateurs et les transporteurs ne se présentent guère aux guichets des compagnies. Deux facteurs expliquent cette situation : l'incivisme et l'absence de la culture d'assurance. Le décret 736 est foulé au pied. Afin de mettre en évidence le manque à gagner pour les assureurs, nous avons estimé le taux minimal à appliquer sur les importations FOB pour déterminer les primes à encaisser. Comparées aux primes encaissées, nous concluons que la quasi-totalité des marchandises entrent au Tchad sans assurance.

Afin de relever ce défi, nous recommandons au Gouvernement d'assumer sa responsabilité et aux compagnies d'assurances de se lancer dans la vulgarisation de la branche tout en tenant compte des paramètres spécifiques aux opérateurs du commerce international du Tchad.

ABSTRACT

OMC is the only international organization which deals with the rules governing the trade between the countries. Its principal function is to support as much as possible good walk, the foresee ability and the freedom of the exchanges. In the system main part, is the agreements of OMC, these agreements constitute basic legal rules of the international trade and concern:

- goods: very to start with the trade of the goods. 1947 to 1994, GATT was in the center of negotiations of the reduction of the customs duties and other obstacles with the trade. Since 1995, the updated text of GATT constitutes the agreement of reference of OMC as regards the trade of the goods. They comprise appendices relating to specific sectors such as agriculture, the standards of products, the subsidies and measurements of fights against the dumping.
- services: the banks, the insurance companies, the companies of telecommunication and the companies of transport which wishes to operate abroad can from now on profit from system of a freer and more equitable trade which was worth before only for the trade of the goods. These principles are anchored in the new General Agreement on the trade of services (GATS).
- the Agreement of OMC on the intellectual property can be compared to a whole of the rules governing the trade of the investment in the field of ideas and of the creativity. These rules envisage the methods according to which the royalties, the patents, the marks and the geographical ascriptions used to identify products, the drawings and models industrial should be protected.

The objective of our study is to analyze the impact of these agreements on the development of the insurance transport. To solve these problems, we base ourselves on the trade foreign of Chad in order to put forward the difficulties of access of the products coming from Chad on the international markets and the importance of the imports taking into account the weak industrialization of the country.

The branch transport currently knows a dysfunction. Deep at the point where the importers and the conveyors hardly present at the counters companies. Two factors explain this situation: antisocial behavior and the absence of the culture of insurance. Decree 736 is pressed with the foot. In order to highlight the loss of earnings for the insurers, we considered the minimum rate to apply to the imports for given the premiums to fob box. Compared with the boxed premiums, we conclude that the near total of the goods enter to Chad without insurance.

In order to take up this challenge, we recommend to Government to assume his responsibility and the insurance companies to launch out in the popularization of the branch while taking account of the parameters specific to the operator's international trade of Chad.

SOMMAIRE

Introduction	1
I ^{ère} partie : les accords de l'OMC et les implications pour les PMA.....	4
Chapitre I – connaissance de l'OMC et ses accords.....	5
Section I – Historiques, fonctionnement et rôle de l'OMC.....	5
Section II – les accords de l'OMC.....	14
Chapitre II – les implications des accords sur le commerce extérieur du Tchad.....	28
Section I – la mise en œuvre des accords.....	29
Section II – L'importance du commerce extérieur du Tchad.....	30
Section III Renforcer la capacité en vue de la participation commerciale.....	35
II ^{ème} partie : Les problématiques de l'assurance transport et ses perspectives.....	40
Chapitre I – Situation de l'assurance transport au Tchad.....	41
Section I – Présentation du marché tchadien de l'assurance transport.....	41
Section II – L'apport de l'assurance transport	44
Chapitre II – Les perspectives du développement de l'assurance transport.....	52
Section I – la responsabilité de l'Etat.....	52
Section II – les rôles des compagnies d'assurance.....	53
Conclusion.....	58

INTRODUCTION GENERALE

Les débats autour de la libéralisation des échanges ont commencé depuis presque deux siècles, mais plus que les arguments abstraits, c'est la crise économique des années 1930 qui a déclenché la vague des échanges internationaux des biens et des services. On s'était dit que les relèvements successifs des droits de douane avaient dû beaucoup contribuer à aggraver la dépression.

Dès lors, le commerce international est devenu un moyen de redressement économique et qu'il ne peut se développer que si ses acteurs eux-mêmes peuvent s'appuyer sur un système stable et prévisible. Le moyen d'y parvenir était d'élaborer un ensemble des règles mutuellement convenues.

C'est dans ce contexte que l'Organisation Mondiale du Commerce (O.M.C) a été créée en 1995 pour fixer désormais les règles juridiques fondamentales du commerce international. Ces règles s'étendent bien au-delà du commerce des marchandises pour englober celui de services et les aspects de droit de la propriété intellectuelle qui touchent au commerce. L'OMC s'est dotée également d'un organe qui permet de lui faire appliquer ces règles.

Cependant, malgré l'expansion commerciale et la participation sans cesse croissante de nombreux pays en développement au commerce international, bon nombre d'observateurs s'inquiètent de l'impact de l'OMC sur les perspectives de développement des pays pauvres. La première inquiétude a trait à l'esprit mercantiliste qui domine l'OMC : la négociation commerciale reflète le désir de certains pays d'améliorer leur accès au marché d'exportation. Le deuxième problème renvoie à ce que les politiques communes ne sont pas nécessairement les mieux appropriées pour tous les pays. Par exemple, taxer le commerce peut s'avérer la méthode la plus efficace dont dispose le gouvernement d'un pays pour accroître ses revenus.

Le Tchad est un pays pauvre sans littoral, les échanges commerciaux constituent le seul moyen de son désenclavement et contribuent ainsi au développement du secteur de transport et des activités qui lui sont rattachées. Il exporte entre autre du pétrole dont il ne maîtrise pas les contours et du coton qui est soumis aux effets dévastateurs des politiques agricoles des pays développés.

Faute des moyens de transformation sur place, le pays importe des marchandises de tous genres. L'intérêt paraît grand pour les transporteurs et les assureurs compte tenu des

vastes chantiers en cours et des importations relatives au ravitaillement par les organismes internationaux aux victimes des conflits politiques à l'Est du pays.

Au regard de ce qui précède, le transport représente l'une des plus grandes activités au Tchad. Mais il reste que les risques liés à cette activité sont énormes et ce, en considérant les capitaux déployés et les longs trajets qui séparent les lieux d'expédition et le territoire tchadien. Les commerçants, transporteurs et auxiliaires de transport doivent en principe prendre la précaution d'assurer leurs biens ou couvrir leurs responsabilités avant toute expédition. Les dispositions du code CIMA sur la domiciliation de l'assurance et l'obligation d'assurance transport des facultés maritimes à l'importation contribuent efficacement au développement de ce secteur.

Mais le constat sur le terrain est plus que décevant : chiffre d'affaire moins élevés, souscription à compte-goutte, prospection quasi-inexistante, désintérêt des compagnies d'assurances pour une branche dont la sinistralité est pourtant satisfaisante.

L'assurance en dehors des garanties qu'elles accordent aux assurés et bénéficiaires, joue un rôle très important dans les échanges commerciaux aux côtés des partenaires principaux que sont les vendeurs, les acheteurs et les transporteurs en ce qui concerne le règlement des réclamations. Ces derniers laissent-ils leurs marchandises circuler sans assurance malgré les opportunités qu'elle offre ? s'assurent-ils ailleurs aux mépris des lois et règlement du pays ? Les produits d'assurance transport qui leur sont proposées ne cadrent-ils pas avec leur préoccupation ? considèrent-ils la prime comme une taxe donc obstacle à la libéralisation ?

L'objectif de notre étude consiste à analyser l'impact des règles de l'OMC sur le développement de l'assurance transport. De manière spécifique, nous commençons par un aperçu sur les règles internationales, les lois et règlement du pays afin de juger leur pertinence pour l'ensemble des pays et pour le Tchad en particulier.

Afin d'étayer nos arguments, nous utilisons les données empiriques couvrant la période allant de 2002 à 2009, relatives à l'évolution des importations et des exportations ainsi que celle des primes d'assurances transport de la même époque afin de relever les éventuels manques à gagner pour les assureurs tchadiens d'une part et pour le pays d'autre part. Nous effectuons également une analyse comportementale auprès des acteurs du transport afin de déceler les causes de la réticence de ces derniers pour l'assurance transport. Enfin nous passons en revue les mécanismes de contrôle que l'Etat a mis sur pied pour faire

respecter la réglementation et les efforts des compagnies d'assurances en matière de la promotion de ce secteur.

Notre travail sera présenté en deux parties. La première aborde l'impact de la réglementation sur le commerce international du pays et la seconde traite les problèmes de développement de l'assurance transport.

PREMIERE PARTIE :

LES ACCORDS DE L'OMC ET LES IMPLICATIONS POUR LES PAYS LES MOINS AVANCES

L'OMC est fondée sur des règles; ses règles sont des accords qui régissent les échanges des marchandises, des services et la propriété intellectuelle liée à ce commerce. Ils énoncent les principes de la libéralisation et les exceptions autorisées. Ils reproduisent l'engagement pris par chaque pays pour réduire les droits de douane et d'autres obstacles au commerce international, et pour ouvrir et maintenir ouvert les marchés de services. Ils définissent les procédures de règlement des différends. Ils font obligation aux gouvernements d'assurer la transparence de leur politique commerciale en notifiant à l'OMC les lois en vigueur et les mesures adoptées. Ces accords sont dénommés les règles commerciales de l'OMC.

La participation à l'Organisation est nécessaire pour que les pays, surtout les plus démunis tels les pays les moins avancés (PMA), puissent mieux défendre leurs droits ; se prémunir contre les droits des plus forts et la concurrence déloyale ; obtenir sécurité et prévisibilité dans les échanges et attirer les investissements.

La présente partie sera consacrée à l'étude des accords de l'OMC qui sont les fondements du système actuel de l'organisation et à l'analyse de leurs impacts sur les Pays les Moins Avancés (PMA).

CHAPITRE I – CONNAISSANCE DE L'OMC ET SES ACCORDS

Les négociations commerciales multilatérales du cycle de l'Uruguay a débouché sur une liste impressionnante des accords et leurs annexes, des décisions et mémorandums d'accords. Il s'agit entre autre de l'accord cadre (accord instituant l'OMC), des accords régissant chacun des trois domaines d'échanges (marchandises, services et propriété intellectuelle) et des mémorandums sur le règlement des différends et le mécanisme d'examen de la politique commerciale des gouvernements.

Tels sont les points essentiels de ce chapitre que nous ne pouvons traiter sans présenter l'historique et l'organisation de l'OMC.

SECTION I : HISTORIQUE, FONCTIONNEMENT ET ROLE DE L'OMC

Pour comprendre la création d'une institution destinée à organiser la libéralisation du commerce international, il est indispensable de se placer dans une perspective de long terme. Comme cadre de négociations, il est judicieux de connaître son mode de fonctionnement compte tenu du caractère complexe et dynamique du commerce.

§1 – LE GATT.

L'OMC est née le 1^{er} janvier 1995 mais le système qu'elle représente a presque un demi-siècle de plus.

En 1947, l'Accord Général sur les Tarifs Douaniers et le Commerce (GATT en anglais) établissait des règles destinées à construire un système économique mondial. Il s'agit d'un traité signé initialement entre 23 pays¹ et qui en raison de l'échec de la création de l'organisation internationale de commerce (OIC) a été pérennisé.

A – Sa création

Initialement, il s'agissait de créer aux côtés des deux institutions de Brettons Wood, la banque mondiale et le Fonds Monétaire International (FMI), une troisième organisation qui s'occupera du volet commercial de la coopération économique international. Plus de 50

¹ Afrique du sud, Australie, Belgique, Brésil, Birmanie, Canada, Ceylan, Chili, Chine, Cuba, Etats-Unis, France, Grande-Bretagne, Inde, Irlande du Nord Liban, Luxembourg, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pakistan, Pays-Bas, Rhodésie du sud, , la Syrie, Tchécoslovaquie,

pays ont participé aux négociations visant à créer une organisation internationale de commerce (OIC) qui serait une institution spécialisées des Nations Unies. Le projet de charte de l'OIC était ambitieux : outre les disciplines en matière de commerce international, il comprenait des règles concernant l'emploi, les accords de produits, les pratiques commerciales restrictives, les investissements internationaux et les services. L'objectif était de créer l'OIC lors d'une conférence des Nations Unies sur le commerce et l'emploi se tenant à la Havane (Cuba) en 1947.

Dans le même temps, 15 pays avaient engagé des pourparlers en décembre 1945 en vue de réduire et de consolider les tarifs douaniers. La seconde guerre venait juste de s'achever et ils souhaitaient promouvoir sans tarder la libéralisation du commerce et commencer à remédier aux nombreuses mesures protectionnistes restées en vigueur depuis le début des années 1930.

Lorsque l'accord a été signé le 30 octobre 1947, le nombre des participants avait augmenté pour atteindre 23. Ces derniers faisaient également parties du groupe le plus vaste des pays qui négociaient la charte de l'OIC. L'une des dispositions du GATT prévoit qu'ils devaient accepter certaines règles commerciales contenues dans le projet et le faire rapidement et à titre provisoire afin de protéger la valeur de concession tarifaire qu'ils venaient de négocier.

La conférence de la Havane a débuté le 21 novembre 1947, moins d'un mois après la signature du GATT. La charte de l'OIC a finalement été acceptée à la Havane en mars 1948 mais sa ratification par les parlements nationaux s'avéra impossible dans certains pays. Le GATT est alors devenu de 1948 à la création de l'OMC en 1995, le seul instrument multilatéral régissant le commerce international.

L'accord général est un traité de 38 articles qui exposent les principes directeurs des échanges qu'il a pour but de promouvoir. Son objectif est double : assurer le respect des principes permettant une concurrence loyale entre les nations et mettre en œuvre un processus continu de libéralisation du commerce international.

Le traité comprend deux catégories d'obligations : les obligations centrales et le code de conduite. Les obligations centrales consistent pour les nations qui adhèrent à l'accord

général à consentir à toutes les autres clauses de la Nation la Plus Favorisée² et elles doivent consentir des concessions tarifaires aux autres. Le code de conduite permet pour les nations signataires à ne pas prendre un certain nombre de mesures qui auraient pour résultat de créer des entraves au commerce international.

En ce qui concerne ses instances, il est possible de distinguer les parties contractantes qui se réunissent en raison d'une fois par an ; le conseil qui comprend des représentants de toutes les parties contractantes intéressées et le Directeur général qui joue le rôle de l'arbitre.

Pendant près d'un demi-siècle, les principes fondamentaux du GATT sont restés pour l'essentiel tels qu'ils étaient en 1948. Des adjonctions y ont été apportées sous la forme d'une section sur le développement dans les années 1960 et d'accords plurilatéraux³ (participation volontaire) dans les années 1970, et les efforts se sont poursuivis pour continuer à réduire les droits de douane. Ces résultats ont été rendus possibles par des séries des négociations commerciales dénommées cycles ou Rounds⁴.

B – Ses reformes

Mené entre 1973 et 1979 avec la participation de 102 pays, le Tokyo Round a poursuivi les efforts entrepris dans le cadre du GATT pour réduire progressivement les droits de douane.

Malgré son caractère provisoire et son domaine d'action limité, le GATT a incontestablement réussi pendant 47 ans à promouvoir et à assurer la libéralisation d'une grande partie du commerce mondial. Les réductions continues des droits de douane ont contribué à entretenir une expansion très dynamique des échanges mondiaux. En outre, l'élan acquis par le mouvement de libéralisation a contribué à un accroissement du commerce constamment supérieur à celui de la production pendant toute l'existence du GATT, ce qui montre la capacité croissante des pays à faire du commerce les uns avec les autres et d'en tirer profit. L'afflux des nouveaux membres pendant le cycle de l'Uruguay a démontré que le système commercial multilatéral était reconnu comme un pilier du développement et un instrument de réforme économique et commerciale.

² Obligation de la part des pays membres d'accorder les mêmes traitements à tous les autres membres. Par exemple si un pays octroie une réduction tarifaire pour un autre pays, cet avantage s'applique de manière automatique à tous les autres membres

³ Les accords plurilatéraux portaient sur le commerce des aéronefs civils, les marchés publics, les produits laitiers et la viande bovine

⁴ Les plus grandes négociations furent: Dillon Round (1960-1961), Kennedy Round (1964-1967), Tokyo Round (1973-1979) et Uruguay Round (1986-1994)

Mais tout n'était pas parfait. Avec le temps, des problèmes nouveaux se sont posés. Le Tokyo Round dans les années 1970 a été une tentative d'y remédier mais il n'a permis d'obtenir que des résultats limités, signe annonciateur des difficultés.

La réduction considérable des droits de douane obtenue par le GATT, conjuguée à une série de récession économique dans les années 1970 et au début des années 1980, a conduit les gouvernements à mettre au point d'autres formes de protection pour les secteurs exposés à la concurrence de l'étranger. De même, l'Europe occidentale et l'Amérique du Nord se sont lancées dans la course aux subventions pour conserver leurs parts du marché des produits agricoles. Ces deux évolutions ont compromis la crédibilité et l'efficacité du GATT.

Le problème ne se limitait pas à la dégradation de climat en matière de politique commerciale. Aux débuts des années 1980, il est apparu clairement que l'accord général n'était plus adapté aux réalités du commerce mondial. Les échanges mondiaux étaient devenus plus complexes et importants qu'auparavant. La globalisation de l'économie mondiale progressait, le commerce des services commençait à présenter un intérêt majeur et les investissements s'étaient accrus. L'expansion du commerce de services était aussi liée à l'augmentation du commerce mondial des marchandises.

Tous ces facteurs ont convaincu les membres du GATT qu'il fallait tenter un nouvel effort pour renforcer et élargir le système multilatéral. Cet effort s'est concrétisé par la création de l'OMC.

§2 -L'OMC

L'OMC est dirigée par les Gouvernements qui en sont membres. Toutes les grandes décisions sont prises par l'ensemble des membres soit à l'échelon des ministres soit au niveau des ambassadeurs et des délégués. Les décisions sont normalement prises par consensus.

Les décisions imposées aux pays par les règles de l'OMC sont le résultat des négociations entre les membres de l'OMC. Ce sont les membres eux-mêmes qui font respecter les règles conformément aux procédures convenues qu'ils ont négocié, y compris en recourant à des sanctions commerciales.

A – Les Organes

1 – La Conférence Ministérielle

L'OMC appartient à ses membres. Les pays prennent les décisions au niveau des différents conseils et comités composés des représentants de tous les membres. L'organe suprême est la Conférence Ministérielle qui doit se tenir au moins tous les deux ans. La Conférence Ministérielle est habilitée à prendre des décisions sur toutes les questions relevant de tout accord commercial multilatéral.

2 – Le Conseil Général

Les activités courantes menées entre les conférences ministérielles relèvent de trois organes : le conseil général, l'Organe de Règlement de Différends (ORD) et l'organe d'examen des politiques commerciales.

En réalité, ces trois organes n'en font qu'un : l'accord instituant l'OMC stipule que leurs fonctions sont exercées par le conseil général, qui siège cependant en vertu d'un mandat différent selon les cas. Ces trois organes sont eux aussi composés des représentants de tous les pays membres. Ils font rapport à la conférence ministérielle.

Le conseil général agit au nom de la conférence ministérielle pour toutes les affaires relevant de l'OMC. Il se réunit en tant qu'organe de règlement des différends, et en tant qu'organe d'examen de politiques commerciales, pour superviser la mise en œuvre des procédures des règlements des différends entre les membres ou pour procéder à l'analyse de leur politique commerciale.

3 – Un conseil pour chaque grand domaine du commerce et d'autres organes.

Trois autres conseils, chargés chacun d'un grand domaine de commerce, relèvent du conseil général : le conseil du commerce de marchandises, le conseil du commerce de services et le conseil des aspects de droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (conseil des ADPIC).

Comme leurs noms l'indiquent, ces conseils sont chargés de superviser le fonctionnement des accords de l'OMC relatifs à leurs domaines respectifs. Ils sont également composés des représentants de tous les membres de l'OMC et ont aussi des organes subsidiaires. Six organes relèvent du conseil général. Leurs domaines de compétences étant moins étendus, ce sont des comités qui sont néanmoins composés des représentants de tous les membres de l'OMC. Ils s'occupent notamment des questions

suivantes : commerce et développement, environnement, arrangements commerciaux régionaux et questions administratives. A la conférence de Singapour en 1996, les ministres ont décidé de créer de nouveaux groupes de travail pour examiner les questions suivantes : politique en matière d'investissement et politique de concurrence, transparences de marchés publics et facilitation des échanges.

Deux organes subsidiaires s'occupent des domaines visés par les accords plurilatéraux (qui n'ont pas été signés par tous les membres de l'OMC) et rendent régulièrement compte de leurs activités au conseil général.

4 – Les organes de base

Chacun des conseils du niveau supérieur a des organes subsidiaires. Le conseil du commerce des marchandises charpente onze comités qui s'occupent chacun des sujet précis (agriculture, accès au marché, subvention, mesures antidumping, etc.). Ces comités sont eux aussi composés des représentants de tous les pays. Le conseil du commerce des marchandises coiffe également l'organe de supervision de textiles, qui est composé d'un président et de dix membres qui s'acquittent de leurs fonctions à titre personnel, ainsi que le groupe de travail chargé des notifications par lesquels les gouvernements informent l'OMC des politiques ou mesures existantes ou nouvelles et des entreprises commerciales d'Etat.

Les organes subsidiaires du conseil du commerce de services s'occupent des services financiers, de la réglementation intérieure, des règles de l'AGCS et des engagements spécifiques.

Au niveau du conseil général, l'ORD a aussi des organes subsidiaires : d'une part les groupes spéciaux du règlement des différends, qui sont composés d'experts et ont pour mission de statuer sur les différends non réglés et d'autre part l'organe d'appel.

5 – Le Secrétariat de l'OMC

Le secrétariat n'a aucun pouvoir décisionnel, puisque les décisions sont prises par les membres. Sa fonction est essentiellement l'appui technique, l'assistance aux pays en développement, l'analyse de commerce mondial et la diffusion de l'information.

Le secrétariat est dirigé par un Directeur Général. Les divisions relèvent directement de lui ou de ses adjoints.

B – Structure de l'OMC

Tableau 1 : Structure de l'OMC

Niveau	Nom	Se réunissent...	Où?	Qui est Présent ?	Leur rôle
1	Conférence ministérielle	Tous les 2 ans		les représentants de tous les pays membres	-Prenent des décisions de l'OMC -Traitent les questions relevant de tout accord commercial multilatéral
2	Conseil général	Plusieurs fois par an, environ 2 fois par an	Au siège de l'organisation à Genève	Les ambassadeurs Les chefs de délégation (parfois fonctionnaires haut placé)	-Examinent les politiques commerciales des membres et règlent les différends -Supervisent la mise en œuvre des procédures de règlement des différends
3	Conseil du commerce <ul style="list-style-type: none"> des marchandises des services des aspects des droits de propriété intellectuelle 			Les représentants de tous les pays membres	-Présente des rapports au conseil général -Supervise e fonctionnement des accords de l'OMC
4	Comités spécialisés Groupes de travail Groupes d'experts				S'occupent des différents domaines : <ul style="list-style-type: none"> • Environnement • Développement • Accords commerciaux régionaux • Candidatures à l'OMC • ...
5	Secrétariat	Toute l'année	Genève	630 fonctionnaires et à sa tête le directeur général	-Fournissent un appui technique aux différents conseils et comités ainsi qu'aux conférences ministérielles - - Analysent le commerce mondial

§3 – ROLE DE L'OMC

Les principales fonctions de l'OMC consistent à servir de cadre aux négociations et à faire respecter les règles commerciales multilatérales qui ont été négociées. L'organisation met en particulier l'accent sur quatre activités à savoir :

- assistance aux pays en développement et aux pays en transition ;
- aide spéciale à la promotion des exportations ;
- coopération pour l'élaboration des politiques économiques au niveau mondial ;
- notifications courantes des nouvelles mesures commerciales adoptées par les membres ou des modifications apportées à des mesures existantes.

A – Assistance aux pays en développement et aux pays en transition.

Les pays en développement représentent les trois quart des membres de l'OMC. Avec les pays qui poursuivent leur transition vers une économie de marché, ils joueront probablement un rôle important à l'OMC.

De ce fait, une grande attention est accordée aux besoins et aux problèmes particuliers de ces pays. L'Institut de la Formation et de Coopération Technique(IFCT) du secrétariat de l'OMC organise un certain nombre de programme pour expliquer le fonctionnement du système et à former des fonctionnaires et négociateurs nationaux. Certains de ses activités ont lieu à Genève, d'autres dans les pays concernés. Plusieurs programmes, certains sous forme de cours de formation, sont mis sur pied conjointement avec d'autres organisations internationales. Dans d'autres cas, les pays peuvent bénéficier d'une assistance individuelle

L'assistance peut être diverse, elle peut aussi bien consister à aider les pays à mener des négociations en vue de leur accession à l'organisation et à mettre en œuvre des engagements pris dans le cadre de l'OMC qu'à les conseiller pour leur permettre de participer de manière effective aux négociations multilatérales. Les pays en développement, en particulier les moins avancés d'entre eux, reçoivent en outre des données commerciales et tarifaires en rapport avec leurs propres intérêts en matière d'exportations et leur participation aux travaux des organes de l'OMC.

B – Aide spéciale à la promotion d'exportations

Le Centre du Commerce International (CCI) a été fondé par le GATT en 1964 à la demande des pays en développement pour les aider à promouvoir leurs exportations. Il est géré conjointement par l'OMC et l'Organisation des Nations Unies, cette dernière agissant par l'intermédiaire de la Conférence des Nations Unies sur les Commerce et le Développement (CNUCED).

Le centre répond aux demandes d'assistance présentées par les pays en développement qui désirent élaborer et mettre en œuvre des programmes de promotion des exportations ainsi que des opérations techniques d'importation. Il fournit des conseils et des renseignements sur les marchés d'exportation et les techniques de commercialisation. Il aide à créer des services de promotion des exportations et de commercialisation et à former le personnel nécessaire. Pour les pays les moins avancés, son aide est gratuite.

C – Elaboration des politiques économiques

Un aspect important du mandat de l'OMC est la coopération que l'organisation doit instaurer avec le Fonds Monétaire International (FMI), la Banque Mondiale et les autres institutions internationales pour parvenir à une plus grande cohérence dans l'élaboration des politiques économiques au niveau mondial. Une déclaration ministérielle distincte a été adoptée à la réunion ministérielle de Marrakech en avril 1994, pour souligner l'importance de cet objectif. La déclaration prévoit une contribution de l'OMC à une plus grande cohérence dans l'élaboration des politiques économiques au niveau mondial.

Par ailleurs, il est reconnu dans la déclaration que la libéralisation du commerce favorise la croissance et le développement des économies nationales. Cette libéralisation est un élément de plus en plus important dans le succès des programmes d'ajustement économique entrepris par beaucoup de pays, qui entraînent souvent, pendant la transition des coûts sociaux importants.

D – Transparences

Souvent la seule façon de vérifier que les engagements sont pleinement mis en œuvre est de demander aux pays de notifier dans les moindres délais à l'OMC les mesures pertinentes qu'ils ont prises. Un grand nombre des accords de l'OMC fait obligation aux gouvernements membres de notifier au Secrétariat de l'OMC les nouvelles mesures commerciales qu'ils ont adoptées ou les modifications qu'ils ont apportées aux mesures

existantes. C'est ainsi, par exemple, que de renseignements détaillés doivent être communiqués à l'organe compétent de l'OMC concernant les nouvelles législations en matière de droits antidumping ou de droits compensateurs, les nouvelles normes affectant le commerce des services et les lois ou règlement concernant l'accord sur la propriété intellectuelle. Des groupes spéciaux sont établis pour examiner les nouveaux arrangements de libre-échange et les politiques commerciales des pays qui accèdent à l'organisation.

L'OMC a aussi pour rôle de tenir le public informé en mettant davantage des renseignements à sa disposition. Les médias sont un canal important et des séances d'informations sur toutes les grandes réunions sont régulièrement organisées à l'intention des journalistes.

SECTION II – LES ACCORDS DE L'OMC

L'OMC est un ensemble d'accords qui créent des droits et obligations pour tous les Membres et des engagements pris pour assurer l'ouverture des marchés intérieurs aux biens et services importés. Les accords et engagements ont été négociés au niveau multilatéral et convenu entre tous les Membres de l'OMC. Les accords de l'OMC comportent d'autres dispositions spéciales en faveur des pays en développement.

Les règles de l'OMC (les accords) qui sont actuellement en vigueur découlent des négociations du cycle d'Uruguay (1986-1994) qui ont donné lieu notamment à une révision majeure du texte originel du GATT. Il s'agit :

- des accords multilatéraux sur le commerce des marchandises, à savoir le GATT de 1994 et les accords annexes
- de l'accord général sur le commerce de services (AGCS)
- de l'accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (ADPIC)

§1- ACCORDS MULTILATERAUX SUR LE COMMERCE DES MARCHANDISES

A – Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce

L'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1994 (GATT de 1994) comprend les dispositions de l'accord général sur les tarifs douaniers et le commerce de 1947, les dispositions des instruments juridiques entrés en vigueur avant l'OMC ainsi que les

mémoires d'accord sur l'interprétation de certains articles et le protocole de Marrakech annexé au GATT de 1994.

Pour assurer la transparence des droits et obligations découlant des dispositions des instruments juridiques, les membres conviennent que la nature et le niveau des impositions perçues sur des positions tarifaires consolidés seront inscrits sur les listes de concessions annexées au GATT de 1994.

Cet accord énonce des obligations pour les membres en ce qui concerne les activités des entreprises commerciales d'Etat qui sont tenus de se conformer aux principes généraux de la non-discrimination. Les membres confirment leur engagement d'annoncer publiquement, aussitôt que possible, des calendriers pour l'élimination des mesures de restriction des importations prises à des fins de balance de paiement. Ils confirment également leur engagement de donner la préférence aux mesures qui perturbent le moins les échanges (mesures fondées sur les prix). Ils conviennent aussi que les unions douanières et les zones de libre-échange seront engagées de bonne foi.

B – Accord sur l'agriculture

Le GATT originel s'applique bien au commerce des produits agricoles, mais il comportait des failles. Par exemple, il permettait aux pays d'appliquer certaines mesures non tarifaires telles que les contingents d'importation et d'accorder des subventions. L'accord sur l'agriculture vise à établir un système de commerce de produits agricoles qui soit équitable et axé sur le marché par des réductions progressives substantielles du soutien et de protection de l'agriculture. Les nouveaux engagements portent sur les questions suivantes : accès au marché, soutien interne et subvention à l'exportation. L'accord permet bien aux gouvernements d'aider leur secteur rural, mais de préférence par des mesures qui faussent le moins les échanges.

1 - Accès aux marchés

Avant le cycle de l'Uruguay, les importations de certains produits agricoles étaient limitées par des contingents et d'autres mesures non tarifaires. Ceux-ci ont été remplacés par des droits de douane qui assuraient le degré de protection à peu près équivalent.

Les participants au cycle de l'Uruguay ont convenu que les pays développés réduiraient les droits de douane de 36% en moyenne par tranche de six ans. Les pays en

développement réduiraient leurs droits de 24% sur dix ans. Les pays les moins avancés ne sont pas tenus de réduire leurs droits de douane.

Les gouvernements sont autorisés à prendre de mesures urgentes spéciales afin de protéger leurs agricultures contre la baisse soudaine des prix ou accroissement des importations.

2 – Soutien interne

Ce que l'on reproche aux mesures visant à soutenir les prix internes ou à subventionner la production d'une autre manière, c'est qu'elles encouragent la surproduction, laquelle élimine les produits importés du marché ou conduit à subventionner les exportations et à pratiquer le dumping sur les marchés mondiaux. L'accord sur l'agriculture fait la distinction entre les programmes de soutien qui ont pour effet de stimuler directement la production, et ceux qui sont considérés comme n'ayant pas d'effet direct.

Les mesures intérieures ayant une incidence directe sur la production et le commerce doivent être réduites. Les pays développés ont accepté de réduire ces chiffres de 20% en six ans à compter de 1995. Les pays en développement sont convenus de procéder à une réduction de 13% sur dix ans. Les pays les moins avancés ne sont tenus de faire aucune réduction. Ce type de soutien interne est parfois appelé « catégorie orange ».

Les mesures ayant une incidence minimale sur le commerce peuvent être adoptées librement et sont classées dans les catégories «vertes». Elles comprennent les services assurés par les pouvoirs publics tels que la recherche, la santé publique, l'infrastructure et la sécurité alimentaire.

Les mesures de catégorie « bleue » sont autorisées. Il s'agit de certains paiements directs aux agriculteurs qui sont tenus de limiter la production, certains programmes d'aide de l'Etat en faveur du développement agricole et rural dans les pays en développement et d'autres mesures de soutien dont l'ampleur est modeste (« de minimis⁵ ») par rapport à la valeur totale du produit ou des produits bénéficiaires.

3 – Subvention à l'exportation

L'accord sur l'agriculture proscrit les subventions à l'exportation de produits agricoles, sauf lorsqu'elles sont spécifiées dans les listes d'engagements des membres,

⁵ C'est le niveau maximal de soutien interne pour lequel les subventions ne sont soumises à aucune obligation de réduction

auquel cas ceux-ci sont tenus de réduire à la fois les montants des dépenses effectuées à ce titre et les quantités d'exportation subventionnées. Les pays développés ont accepté de réduire de 36% la valeur des subventions à l'exportation pendant une période de six ans à compter de 1995 (24% sur dix ans pour les pays en développement). Ils sont aussi convenus de réduire de 21% en six ans les quantités d'exportation subventionnées (14% sur les dix ans pour les pays en développement). Les pays les moins avancés ne sont tenus de faire aucune réduction.

L'accord sur l'agriculture dispose que certains pays sont tributaires de produits alimentaires bon marché et subventionnés en provenance des principaux pays industrialisés. Parmi eux figurent quelques-uns des pays pauvres qui, malgré l'effet favorable que pourrait avoir sur leurs secteurs agricoles une hausse de prix causée par la réduction de subvention à l'exportation, pourraient avoir besoin d'une assistance technique afin d'effectuer les ajustements nécessaires pour pouvoir financer des importations devenues plus coûteuses et éventuellement exporter. Une décision ministérielle spéciale énonce les objectifs et certaines mesures concernant les apports d'aide alimentaire et d'aide au développement agricole. Elle mentionne aussi la possibilité d'une assistance fournie par le FMI et la Banque Mondiale en vue de financer des importations commerciales des produits alimentaires.

C – Accord sur l'application des mesures sanitaires et phytosanitaires

Les membres ont le droit de prendre les mesures sanitaires et phytosanitaires à la protection de la santé et de la vie des personnes et des animaux ou à la préservation des végétaux à condition que ces mesures ne soient pas incompatibles avec les dispositions du présent accord.

L'accord permet aux pays d'établir leurs propres normes mais il dispose aussi que les réglementations doivent avoir un fondement scientifique. Elles ne doivent pas non plus entraîner de discrimination arbitraire ou injustifiable entre les pays.

Les pays membres sont encouragés à utiliser les normes ⁶, directives et recommandations internationales qui existent. L'accord contient des dispositions concernant

⁶ Il s'agit des normes des organismes ci-après :

La commission FAO/OMS du codex alimentarius : pour les produits alimentaires

L'organisation mondiale de la santé animale (office international des épizooties) : pour la santé des animaux

Le secrétariat de la convention internationale pour la protection des végétaux : pour la préservation des végétaux

les procédures de contrôle d'inspection et d'homologation. Les gouvernements doivent notifier, et établir un point d'information national.

Les membres conviennent de faciliter l'octroi d'une assistance technique à d'autres membres en particulier les pays en développement et les moins avancés soit au plan bilatéral, soit par l'intermédiaire des organisations internationales appropriées. Une telle assistance pourra prendre la forme de conseil, de crédits, des dons et d'aides y compris en vue d'assurer les services d'experts techniques, ainsi que d'activité de formation et de matériel afin de permettre aux pays visés de s'adapter et de se conformer aux mesures SPS nécessaires pour arriver au niveau approprié de protection. Un comité des mesures SPS est institué pour permettre de tenir régulièrement des consultations.

D - Accord antidumping⁷

Si une entreprise exporte un produit à prix inférieur à celui qu'elle pratique normalement sur son propre marché intérieur, on dit qu'elle pratique le dumping. L'accord vise essentiellement à dire comment les gouvernements peuvent ou ne peuvent pas réagir au dumping. L'OMC permet aux gouvernements d'intervenir contre le dumping lorsqu'il existe un dumping véritable causé à la branche de production nationale concurrente. Pour cela, le gouvernement concerné doit pouvoir démontrer qu'un dumping a lieu, calculer l'ampleur du dumping et démontrer que le dumping cause ou menace de causer un dommage.

Le plus souvent, la mesure antidumping consiste à imposer un droit d'importation supplémentaire sur le produit considéré en provenance du pays exportateur concerné afin d'en rapprocher à la branche le prix de la valeur nominal ou d'éliminer le dommage causé à la branche de production du pays importateur. S'il ressort qu'un dumping a lieu et que la branche de production nationale en pâtit, l'entreprise exportatrice peut s'engager à majorer son prix pour le porter à un niveau convenu afin d'éviter l'imposition d'un droit antidumping à l'importation.

Des procédures détaillées sont établies en ce qui concerne l'ouverture des affaires antidumping, la manière dont les enquêtes doivent être menées et les conditions à respecter pour ménager à toutes les parties intéressées la possibilité de présenter les éléments de preuves. Les enquêtes antidumping doivent prendre fin immédiatement si les autorités déterminent que la marge du dumping est insuffisante (moins de 2%) ou le volume des importations faisant l'objet d'un dumping est négligeable (inférieur à 3%).

⁷ Ou encore accord sur la mise en œuvre de l'article VI (6) du GATT de 1994

E – Règles d'évaluation de la valeur en douane⁸

Pour importer, la procédure d'évaluation en douane d'un produit présente des problèmes qui peuvent être aussi importants. L'accord de l'OMC sur l'évaluation en douane vise à mettre en place un système équitable, uniforme et neutre d'évaluation des marchandises à des fins douanières qui soit conforme aux réalités commerciales et qui interdisent l'utilisation des valeurs arbitraires ou fictives. Il énonce une série des règles d'évaluation. La valeur en douane des marchandises importées sera la valeur transactionnelle, c'est-à-dire le prix effectivement payé ou à payer pour les marchandises lorsqu'elles sont vendues pour l'exportation. Lorsque la valeur en douane ne peut être déterminée, l'administration des douanes à l'importation devrait normalement se concerter pour dégager la base de la valeur transactionnelle des marchandises identiques ou similaires vendues pour l'exportation.

Si au cours de la détermination de la valeur en douane, il devient nécessaire de différer la détermination définitive de cette valeur, l'importateur des marchandises pourra néanmoins les retirer de la douane, à condition de fournir si demande est faite, une garantie suffisante sous la forme de caution, d'un dépôt ou autre instrument approprié, couvrant l'acquittement de droit de douane dont les marchandises pourrait être passible.

Il est institué un comité de l'évaluation en douane qui se réunit une fois l'an ou selon les modalités envisagées. Il sera institué un comité technique de l'évaluation, sous les auspices du conseil de coopération douanière. Les pays développés membres fourniraient selon les modalités convenues d'un commun accord, une assistance technique aux pays en développement membres qui en feront la demande. Les programmes d'assistance technique pourront comporter entre autre la formation du personnel, une assistance pour l'établissement de mesures de mise en œuvre, l'accès aux sources d'information concernant la méthodologie en matière d'évaluation en douane.

F – Accord sur l'inspection avant expédition

Les accords d'inspection avant expédition sont toutes les activités en rapport avec la vérification de la qualité, de la quantité, du prix, y compris le taux de change des marchandises commandées de l'étranger. Cette pratique consiste à empêcher la fuite des capitaux, la fraude commerciale et le non-paiement des droits de douane.

⁸ Accord sur la mise en œuvre de l'article VII (7) du GATT de 1994

Les utilisateurs feront en sorte que les activités d'inspection avant expédition soient menées de manière non-discriminatoire et transparente et protège les intérêts commerciaux confidentiels.

L'accord met en place une procédure d'examen indépendante. Cette procédure est administrée conjointement par la fédération internationale des sociétés d'inspection (IFIA), qui représente les sociétés d'inspection et la chambre de commerce international (CCI), qui représente les exportateurs. Elle a pour but de régler les différends entre un exportateur et une société d'inspection.

G – Accord sur les règles d'origine

Les règles d'origine sont les critères appliqués pour définir l'endroit où un produit a été fabriqué. Elles servent aussi à l'établissement des statistiques commerciales et pour la confection des étiquettes qui sont apposées sur les produits.

L'accord sur les règles d'origine fait obligation aux membres de l'OMC de faire en sorte que leurs règles d'origine soient transparentes ; qu'elles n'aient pas d'effets de distorsion ou de désorganisation sur le commerce international.

H – Accord sur les procédures de licence à l'importation

Les formalités de licence d'importation sont par définition les procédures administratives exigées comme condition préalable à l'importation sur le territoire douanier du Membre importateur. L'accord sur les procédures de licence dispose que ces régimes doivent être simples, transparentes et prévisibles. Les gouvernements doivent publier des informations suffisantes pour que les négociants sachent comment et pour quelles raisons les licences sont délivrées.

Certaines licences sont délivrées automatiquement avant le dédouanement des marchandises lorsque des conditions sont réunies. L'accord énonce les critères à appliquer pour éviter que les procédures suivies n'aient pour effet de restreindre le commerce.

D'autres licences ne sont pas délivrées automatiquement. Ce sont des licences non automatiques. L'accord vise à réduire au minimum la charge que représente pour l'importateur les formalités de demande de licence, pour que l'administration ne contribue pas à restreindre ou à fausser les importations.

I – Accord sur les subvention et mesures conservatoires

Cet accord à une double fonction : il soumet à des disciplines le recours aux subventions et régleme les mesures que les pays peuvent prendre pour en compenser les effets. Une subvention est réputée exister s'il y a une contribution financières des pouvoirs publics ou de tout organisme public dans le cas de transfert de fonds (dons, prêts...), des transferts potentiels de fonds ou de passif (garanties de prêt), abandon de recettes publiques (crédit d'impôt), fourniture de biens ou services, etc.

L'accord définit deux catégories de subvention : les subventions prohibées et les subventions pouvant donner lieu à une action. Les subventions prohibées sont celles assorties de l'obligation pour le bénéficiaire d'atteindre certains objectifs à l'exportation ou d'utiliser des produits nationaux à la place des produits importés. Elles sont prohibées car elles sont expressément destinées à fausser le commerce international et risque donc de porter atteinte aux commerces d'autres pays. En ce qui concerne les subventions pouvant donner lieu à une action, le pays plaignant doit ici démontrer que la subvention à un effet défavorable sur ses intérêts, sinon la subvention est autorisée.

L'accord définit trois types de dommages susceptibles d'être causés. Les subventions accordées par un pays peuvent affecter une branche de production nationale d'un pays importateur. Elles peuvent léser les exportateurs d'un autre pays lorsque les deux pays se font concurrence sur des marchés tiers. Enfin les subventions intérieures accordées par un pays peuvent léser les exportateurs qui entrent en concurrence sur des marchés intérieurs de ce pays.

Un droit compensateur ne peut être perçu que si le pays importateur a effectué une requête analogue à celle qui est requise pour une mesure antidumping.

Les pays les moins avancés sont exemptés des disciplines relatives aux subventions à l'exportation prohibées. Les Membres notifient toutes subventions accordées ou maintenues sur leurs territoires.

J – Accord sur les sauvegardes.

Un Membre peut appliquer une mesure de sauvegarde à l'égard d'un produit que s'il a déterminé que ce produit est importé sur son territoire en quantité tellement accrue qu'il cause ou menace de causer un dommage grave à la branche de production nationale de produit similaire ou directement concurrent. L'accord énonce des prescriptions pour la

conduite d'enquête en matière de sauvegarde par les autorités nationales. Cette enquête comprendra la publication d'un avis destiné à informer raisonnablement toutes les parties intéressées ainsi des conditions publiques ou autres moyens appropriés par lesquels les importateurs, les exportateurs et autres parties intéressées pourraient présenter des éléments de preuve et leurs vues sur le point de savoir si l'application des mesures de sauvegarde serait ou non dans l'intérêt du public. Un membre n'appliquera des mesures de sauvegarde que dans la mesure nécessaire pour prévenir ou réparer un dommage grave et faciliter l'ajustement. Lorsque les restrictions quantitatives sont imposées, elles ne doivent pas en principe ramener les quantités importées au-dessus de la moyenne des trois dernières années représentatives pour lesquelles les statistiques sont disponibles.

§2 – ACCORD GENERAL SUR LE COMMERCE DES SERVICES

L'accord général sur le commerce des services (AGCS) est le premier et l'unique ensemble des règles multilatérales qui régissent le commerce international des services. Il a été élaboré face à la formidable croissance de l'économie des services et aux possibilités accrues d'échange des services offertes par la révolution des communications.

L'AGCS se compose de trois éléments : le texte principal qui énonce les obligations et disciplines générales, les annexes contenant les règles applicables aux différents secteurs et les engagements spécifiques contractés par les différents pays en vue d'assurer l'accès au marché.

Tous les services sont visés. L'AGCS s'applique à tous les services entrant dans le commerce international. Il définit également quatre façons d'échanges des services :

- Fourniture de service d'un pays à un autre, dénommée fourniture transfrontière. Exemple : appel téléphonique
- Utilisation d'un service par des consommateurs ou entreprises dans un autre pays, dénommée consommation à l'étranger. Exemple : tourisme
- Etablissement des filiales ou de succursales par une entreprise étrangère en vue de fourniture de service dans un autre pays, dénommée présence commerciale
- Déplacement de particuliers quittant leurs pays pour fournir de service dans un autre, dénommée présence de personnes physiques.

D'après l'AGCS, les gouvernements doivent publier toutes les lois et réglementations et créer des points d'informations dans leurs administrations. Les sociétés et gouvernements

étrangers peuvent alors s'adresser à ces points d'informations pour se renseigner sur les réglementations régissant tel ou tel secteur de services. Les gouvernements doivent notifier à l'OMC tout changement apporté applicable aux services visés par des engagements spécifiques.

L'accord dispose que les gouvernements doivent réglementer les services d'une manière raisonnable, objective et impartiale. Les engagements de libéralisation n'affectent pas le droit des gouvernements de fixer des niveaux de qualité, de sécurité ou de prix, ni d'adopter des réglementations en vue de poursuivre tout autre objectif général qu'ils estiment approprier. Les gouvernements conservent les droits d'établir des prescriptions en matière de qualification pour les médecins et avocats et de fixer des normes pour garantir la santé et la sécurité des consommateurs.

Lorsque deux gouvernements ont conclu des accords sur la reconnaissance mutuelle de leurs systèmes de qualification, ils doivent ménager aux autres membres la possibilité de négocier des arrangements comparables. La reconnaissance des systèmes de qualification d'autres pays ne doit pas être discriminatoire, ni équivaloir à un protectionnisme déguisé.

Une fois qu'un gouvernement s'est engagé à ouvrir un secteur des services à la concurrence étrangère, il ne doit pas en principe restreindre les transferts à l'étranger effectués au titre du paiement de services rendus dans ce secteur sauf si le pays a des difficultés de balance de paiement.

La participation croissante des pays en développement au commerce mondial sera facilitée par des engagements spécifiques et se rapportant au renforcement de leur capacité nationale ainsi qu'à l'efficacité, à l'amélioration de leur accès aux circuits de distribution et à la libéralisation de l'accès aux marchés dans le secteur. Les pays développés membres établiront des points de contact pour faciliter l'accès des fournisseurs de services des pays en développement aux renseignements en rapport avec leurs marchés respectifs.

§3 – 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. La valeur des médicaments nouveaux et d'autres produits de haute technicité tient surtout aux efforts d'invention, d'innovation, de recherche, de conception et d'essai nécessaire à leur fabrication.

Désireux de réduire les distorsions et les entraves en ce qui concerne le commerce international, l'accord sur les ADPIC vise à atténuer les différences dans la manière dont ces droits sont protégés de par le monde et à les soumettre à des règles internationales communes. L'accord porte sur cinq grandes questions.

A – Protection de la propriété intellectuelle

Cette partie de l'accord sur les ADPIC porte sur les différents types de droit de propriété intellectuelle et la manière de les protéger.

1. Droit d'auteur

L'accord prévoit que les programmes d'ordinateur seront protégés en tant qu'œuvre littéraire en vertu de la convention de Berne⁹ et indique comment les bases des données devraient être protégées. L'accord s'étend aussi aux droits de location, champ d'application des règles internationales en matière de droit d'auteur. Les auteurs des programmes d'ordinateurs et les producteurs sonores doivent avoir le droit d'interdire la location commerciale de leurs œuvres au public. Un droit similaire s'applique aux œuvres cinématographiques, dont la location commerciale a conduit à la réalisation d'innombrables copies.

2. Marques de fabrique ou de commerce

L'accord définit quels types de signes doivent bénéficier d'une protection en tant que marques de fabriques ou de commerce. Il dispose que les marques de service doivent être protégées de la même manière que les marques utilisées pour les marchandises.

3. Indications géographiques

Un nom de lieu est parfois utilisé pour identifier un produit. Cette indication géographique indique non seulement le lieu où le produit a été fabriqué, mais aussi, et surtout, les caractéristiques particulières du produit, qui résulte de son origine. L'utilisation d'un nom de lieu alors que le produit a été fabriqué ailleurs ou qu'il ne présente pas les caractéristiques habituelles peut induire les consommateurs en erreur et aboutir à concurrence déloyale. L'accord sur les ADPIC dispose que les pays doivent empêcher l'emploi abusif de noms et de lieux. Quelques exceptions sont autorisées notamment lorsque le nom est déjà protégé en tant que marque de fabrique ou de commerce ou s'il est devenu un générique.

⁹ Du 09 septembre 1886 portant protection des œuvres littéraires et artistiques. Révisé en dernier lieu à Paris le 24 juillet 1971

L'accord prévoit des nouvelles négociations à l'OMC en vue de mettre en place un système multilatéral de notification et d'enregistrement des indications géographiques pour les vins

4. Dessins et modèles industriels

Conformément à l'accord sur les ADPIC, les dessins et modèles industriels doivent être protégés pendant dix ans au moins. Les propriétaires de dessins protégés doivent pouvoir empêcher la fabrication, la vente ou l'importation d'articles portant ou comportant un dessin qui est une copie de dessin protégé.

5. Brevets

L'accord dispose que les inventions doivent être protégées par un brevet pendant au moins vingt ans. Cette protection doit être accordée aussi bien pour les produits que pour les procédés, dans presque tous les domaines technologiques. Les gouvernements peuvent refuser de délivrer un brevet si son exploitation commerciale est interdite pour des raisons d'ordre public ou de moralité.

B – Moyens de faire respecter les droits

Il ne suffit pas d'accorder des droits sur la propriété intellectuelle, encore faut-il les faire respecter. Les gouvernements doivent faire en sorte que leur législation permette de faire respecter les droits de propriété intellectuelle et que les sanctions en cas d'infraction soient suffisantes pour être dissuasives.

L'accord décrit de manière détaillée les moyens de faire respecter les droits, notamment les règles concernant l'obtention des preuves, les mesures provisoires, les injonctions, les dommages-intérêts et autres sanctions. Il prévoit que les tribunaux doivent être habilités, sous certaines conditions à ordonner que des marchandises piratées ou contrefaites soient écartées des circuits commerciaux ou détruites. Les actes délibérés de contrefaçon de marque de fabrique ou de commerce ou de piratage portant atteinte à un droit d'auteur, commis à une échelle commerciale, doivent être considérés comme une infraction pénale. Les gouvernements doivent faire en sorte que les titulaires de droit de propriété intellectuelle obtiennent l'assistance des autorités douanières pour empêcher l'importation des marchandises contrefaites ou piratées.

C – Transfert de technologie

Les pays en développement, en particulier, considèrent que le transfert de technologie fait partie dans le cadre duquel ils sont convenus de protéger les droits de propriété intellectuelle. L'accord sur les ADPIC comprend un certain nombre de dispositions à ce sujet. Il exige que les gouvernements des pays développés offrent des incitations à leurs entreprises pour encourager le transfert de technologie vers les pays les moins avancés.

§4- LE SYSTEME DE REGLEMENT DES DIFFERENDS¹⁰

L'Organe de Règlement des Différends (ORD), composé de tous les membres de l'OMC est responsable en la matière. Il est seul compétent pour établir des groupes spéciaux composés d'experts chargés d'examiner l'affaire, et pour adopter ou rejeter les conclusions des groupes spéciaux ou les résultats de la procédure d'appel. Il surveille la mise en œuvre des décisions et recommandations, et est habilité à autoriser l'adoption des mesures de rétorsion si un pays ne se conforme pas à une décision.

1^{ère} étape : les consultations

Les parties au différend doivent discuter. Si ces discussions n'aboutissent pas, elles peuvent demander au Directeur Général de l'OMC d'intervenir comme médiateur ou de toute autre manière. Cette étape peut aller jusqu'à 60 jours.

2^{ème} étape : le groupe spécial

Si les consultations n'aboutissent pas, le pays plaignant peut demander l'établissement d'un groupe spécial. Le pays incriminé peut l'empêcher une première fois, mais lors d'une deuxième réunion, il n'est possible d'y faire opposition. Le délai prévu pour l'établissement d'un groupe spécial est de 45 jours et le groupe a six mois pour achever ses travaux.

Avant la première réunion, chaque partie au différend expose par écrit au groupe spécial ses arguments. Pendant la première réunion, le ou les pays plaignant, le pays défendeur et ceux qui ont déclaré avoir un intérêt dans le différend, présentent leurs arguments à la première réunion du groupe spécial. Les pays concernés présentent des réfutations écrites et des arguments oraux à la deuxième réunion du groupe spécial.

¹⁰ Ou encore Mémoire d'accord sur les règles et procédures régissant le règlement des différends

Si une partie soulève des questions de caractère scientifique ou technique, un groupe spécial peut consulter des experts ou désigner un groupe d'experts chargé d'établir un rapport consultatif. Le groupe spécial remet aux deux parties les sections descriptives de son projet de rapport et leur donne un délai de deux semaines pour présenter leurs observations. Ce rapport ne contient pas les constatations et les conclusions.

Le groupe spécial soumet ensuite un rapport intérimaire comprenant ses constatations et conclusions aux deux parties, qui disposent d'un délai d'une semaine pour demander réexamen. La phase de réexamen ne doit pas dépasser deux semaines. Pendant cette période, le groupe spécial peut tenir d'autres réunions avec les deux parties.

Un rapport final est transmis aux deux parties et, trois semaines plus tard, il est distribué à tous les membres de l'OMC. Si le groupe spécial conclut que la mesure commerciale incriminée est effectivement contraire à un accord de l'OMC ou à une obligation dans le cadre de l'OMC, il recommande que la mesure soit rendue conforme aux règles de l'OMC. Il peut suggérer comment procéder à cette fin.

Le rapport devient dans les 60 jours suivants une décision ou une recommandation de l'ORD, à moins qu'il n'y ait consensus pour le rejet. Les deux parties peuvent faire appel du rapport.

Appel

Chaque partie peut faire appel à la décision du groupe spécial. Parfois l'une et l'autre le font. L'appel doit être fondé sur les points de droit tels que les interprétations du droit, il ne doit pas viser à obtenir le réexamen d'élément de preuve existant ou l'examen de questions nouvelles.

Chaque appel est traité par trois des sept membres d'un organe d'appel permanent constitué par l'OMC. Les membres de l'organe d'appel sont nommés pour quatre ans. Il doit s'agir des personnes dont l'autorité est reconnue en matière de droit et de commerce international et qui n'ont aucune tâche avec une administration nationale.

L'appel peut aboutir à la confirmation, à la modification ou à l'infirmité des constatations et conclusions du groupe spécial. La durée de cette procédure ne doit pas dépasser, en principe, 60 jours, et en aucun cas 90 jours.

L'ORD doit accepter ou rejeter le rapport de l'organe d'appel dans un délai de 30 jours, le rejet n'est possible que par consensus.

CHAPITRE II – LES IMPLICATIONS DES ACCORDS SUR LE COMMERCE EXTERIEUR DU TCHAD

Bien qu'il existe des points de vue divergents sur le rôle approprié que doivent jouer les gouvernements nationaux dans leurs interventions en vue de stimuler ou de limiter les activités commerciales, tout le monde s'accorde de dire qu'il existe une corrélation très forte entre le développement économique et l'expansion commerciale. L'OMC a pour rôle de promouvoir le commerce en le rendant plus accessible aux pays les moins avancés.

Cependant, malgré l'expansion commerciale et la participation sans cesse croissante de nombreux pays en développement au commerce international, bon nombre d'observateurs s'inquiètent de l'impact de l'OMC sur les perspectives de développement économique des pays pauvres.

Par ailleurs, dans des conditions favorables, la libéralisation des échanges peut servir de moteur de croissance. Mais pour tirer un véritable profit de réduction des barrières tarifaires et commerciales, il faut mettre en place un régime d'accès aux marchés et abolir les obstacles importants contre lesquels se heurtent les pays à faible revenu, faute de capacité humaine, institutionnelle et de production.

Ce chapitre vise à faire un diagnostic des atouts offerts par le système commercial international au Tchad et les mesures qui les compromettent par l'analyse de son commerce extérieur.

SECTION I – LA MISE EN ŒUVRE DES ACCORDS

La mise en œuvre des accords d'Uruguay avait été perçue par un grand nombre des pays les moins avancés comme une juxtaposition ou une substitution des textes nationaux par des accords juridiques contractés au niveau international.

Le Tchad a signé l'acte final du cycle d'Uruguay à Genève et a ratifié l'accord de Marrakech instituant l'OMC. A l'issue de ces formalités, il est devenu membre original de l'OMC le 19 octobre 1996. Il participe activement aux travaux des institutions multilatérales et a signé des accords commerciaux avec plusieurs pays africains et occidentaux.

Etant un pays moins avancé, il bénéficie des accords préférentiels et non réciproques, ce qui permet à ses produits d'accéder aux marchés internationaux.

Parmi tous les accords commerciaux issus de l'Uruguay round que le Tchad a signé, six seulement sont effectivement appliqués, parce qu'ayant un rapport direct avec la structure actuelle de l'économie du pays, basée essentiellement sur l'agriculture et l'élevage. Il s'agit de l'accord sur l'agriculture et ses volets qui sont le soutien interne, l'accès au marché et la concurrence à l'exportation, de l'accord sur les mesures sanitaires et phytosanitaires et de l'accord sur les obstacles techniques au commerce ; il a, durant le cycle de l'Uruguay, consolidé toutes ses lignes tarifaires sur les produits agricoles au taux plafond¹¹ de 80% et 75% pour les véhicules de transport des passagers.

Au niveau du commerce des services, les engagements portent sur les services liés au tourisme et aux agences de voyages.

Le Tchad est membre de l'Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI). Il est membre signataire de l'accord de Bangui¹² révisé portant création de l'OAPI, une structure nationale de liaison de l'OAPI, rattachée au Ministère de commerce et de l'artisanat se charge de la gestion des titres de propriété intellectuelle.

Le concept d'évaluation en douane prescrit par l'accord de l'OMC précise que c'est la valeur transactionnelle qui doit être prise en compte par les autorités des pays membres. Malheureusement, la mise en œuvre de la valeur transactionnelle requiert d'importants moyens techniques et humains dont ne dispose pas le pays.

Le Tchad est l'un des plus grands pays producteurs du coton. Ce dernier revêt un poids économique et social important puisqu'il contribue à lui seul à plus de 5% du PIB, 70%¹³ des recettes d'exportations avant le pétrole. Des nombreux emplois sont créés dans la filière coton par des activités de conditionnement, de transport et d'expédition puisque jusqu'à 95%¹⁴ du coton sont exportés.

Toutefois, les activités de production et d'exportation du coton tchadien sont sérieusement menacées ces dernières années par la subvention massive que les pays développés tels que les Etats-Unis et certains pays de l'Union Européenne accorde à leurs producteurs de coton. Les effets induits de ses subventions sont la baisse drastique du prix de coton engendrant ainsi des graves difficultés pour les producteurs du coton tchadien sans parler des pertes des recettes importantes subies par le pays ces dernières années.

¹¹ Source : Direction de douane et des impôts indirects

¹² L'accord de Bangui pose le problème d'accès aux médicaments essentiels

¹³ Source : Ministère de l'Economie et du plan/INSEED

¹⁴ Source : Direction du commerce extérieur

Le Tchad est entré dans le cercle restreint des pays producteurs de pétrole depuis 2003. Ce dernier est exploité par des sociétés étrangères compte tenu du niveau élevé des technicités dans ce domaine et le Tchad ne maîtrise pas encore totalement les opérations commerciales qui y sont liées.

Pour le reste des exportations à savoir le bétail sur pied et la gomme arabique, elles sont destinées aux pays limitrophes qui sont dans la même situation que le Tchad vis à vis des pays développés. Tout de même ce volet est entrain de prendre de l'ampleur, ce qui indique un revirement du système commercial.

SECTION II – L'IMPORTANCE DU COMMERCE EXTERIEUR DU TCHAD

Le Tchad exporte essentiellement des produits agricoles et/ou bruts. Il ne semble pas bénéficier de l'accès préférentiel qui lui est offert par son principal marché. Les préférences dont a bénéficié le Tchad était jusqu'à un passé récent relativement élevées, dans la mesure où ses produits entraient librement sur les marchés européens et américains. Le progrès continu de la libéralisation a pour effet indirect de réduire les préférences différentielles dont profitaient les exportateurs tchadiens, sans que l'on puisse envisager pour l'instant des compensations à cette perte relative qui vient du détournement des trafics antérieurs.

En ce qui concerne les importations, elles portent sur des produits de tout genre. Le marché est instable et suit le contexte économique et politique du pays.

§1 – AU NIVEAU DES EXPORTATIONS

Les exportations du Tchad sont axées sur le pétrole, le coton, le bétail sur pied et la gomme arabique, alors qu'il s'agit du marché le plus protégé par des droits non notifiés ou par des obstacles non tarifaires. Les obstacles rencontrés sont liés aux normes SPS exigées pour la mise en consommation des produits alimentaires sur les marchés développés. L'évolution de ces exportations seront analysées à travers le tableau ci-après.

Tableau 2: Evolutions des exportations du Tchad de 2002 à 2009 (en milliard de FCFA)

Années	Exportation	Evolution
2002	175,5	
2003	336,4	92%
2004	1120	233%
2005	1640,1	46%
2006	1832,8	12%
2007	1698,5	-7%
2008	1564,5	-8%
2009	2348,3	50%

Source : Ministère de l'économie et du plan/INSEED

L'augmentation brusque du niveau des exportations du Tchad en 2003 marque le début des exportations de son pétrole ; sa baisse en 2006 et 2007 montre le point culminant de la crise qu'a traversé le secteur du coton face à la détérioration de son prix sur le marché international. Sa reprise en 2009 témoigne le revirement amorcé par le pays en vue d'adapter ses exportations vers des nouveaux marchés porteurs.

Ainsi, le Tchad devrait négocier des accès préférentiels aux marchés des autres pays en développement, marchés qui paraissent les plus dynamiques à l'heure actuelle.

Etant donné que les opérations commerciales du pétrole tchadien sont effectuées par des sociétés étrangères sur lesquelles le Tchad n'a aucun pouvoir de décision, nous analysons les destinations des produits hors pétrole exportés par le Tchad à travers le tableau ci-après.

Tableau 3 : les cinq premières destinations des produits hors pétrole exportés du Tchad

Années	Destinations	Valeurs (en millions FCFA)
2006	France	47 342
	Nigéria	40 573
	Soudan	20 153
	Pays Indéterminés	8 402
	RCA	2 850
2007	Nigéria	29 874,00
	France	21 524,00
	Etats-Unis	1 485,00
	Cameroun	737
	RCA	494
2008	Nigéria	24 408
	Cameroun	13 044
	États-Unis	1 583
	France	639
	Libye	178

Source : Ministère de l'économie et du plan/INSEED

Les exportations globales hors pétrole du Tchad sont estimées à 127 milliards en 2006, 55,79 milliards en 2007 et 40,37 milliards de FCFA en 2008. Cette baisse résulte de la dégradation des termes d'échange entre le Tchad et ses principaux clients que sont la France et les Etats-Unis pour les raisons déjà évoqués ci-haut. La baisse généralisée au niveau des autres pays reflète la crise économique et financière qu'a connue le monde ces dernières années.

D'autre part, la France qui occupait la première destination des exportations tchadiennes en 2006 s'est trouvée relégué au quatrième rang en 2008 juste après les Etats-Unis. Par contre, le Cameroun qui ne figurait pas sur la liste des cinq premières destinations arrive en deuxième position en 2008 avec un accroissement significatif du niveau de ses importations venant du Tchad. De même on constate la disparition du Soudan due incontestablement au climat politique qui s'est dégradé pendant cette époque.

A travers cette description, nous remarquons que non seulement le Tchad s'oriente vers d'autres pays pour aménager ses exportations, il prêle une attention particulière aux demandes des nouveaux clients pour diversifier ses exportations.

L'orientation actuelle du commerce vise à éviter les exigences des normes et de réciprocités imposées par les pays développés. Certaines concessions saluées au départ comme des avancées importantes, en particulier dans le domaine de l'agriculture semblent avoir été contournées en partie lors de leurs applications : on a pu constater que la protection concernant l'agriculture était plus forte qu'il y a dix ans. Cette protection est encore plus élevée dans le cas des denrées alimentaires et boissons. La structure tarifaire appliquée à l'agriculture par plusieurs pays développés a connu des améliorations vers la baisse, des considérations techniques ou spécifiques ont été ajoutées aux barrières tarifaires et qui réduisent en fait les exportations des pays pauvres.

§2 – AU NIVEAU DES IMPORTATIONS

Le Tchad importe principalement des combustibles minéraux (gazole, essence) ; des chaudières, machines, appareils et engins mécaniques ou électriques ; des voitures automobiles, tracteurs et cycles ou autres véhicules terrestres ; des produits de première nécessité (sucre, sel, farine...) ainsi que des matériaux de construction.

Tableaux 4 : l'évolution des importations du Tchad de 2002 à 2009 (en milliards de FCFA)

Années	Importation	Evolution
2002	1500,7	
2003	1206,4	-20%
2004	1165,1	-3%
2005	1259	8%
2006	1182,2	-6%
2007	1243,9	5%
2008	1305,9	5%
2009	1274,5	-2%

Source : Ministère de l'économie et du plan/INSEED

Malgré la faiblesse de l'évolution et les baisses constatées sur ce tableau, leurs niveaux en volume comme en valeur restent élevés compte tenu du manque de capacité de transformations des produits sur place. Nous relevons également que compte tenu de la vaste étendue du territoire et de l'enclavement du pays, les frontières du Tchad avec ses voisins restent poreuses et beaucoup de produits échappent au contrôle douanier.

Parmi les cinq principaux pays de provenance des importations vers le Tchad, il y a le Cameroun, les Etats-Unis, la France, le Nigéria et la Chine.

Tableau 5 : les principaux produits importés en valeurs (en millions de FCFA)

Produits	2006	2007	2008
Gazole	44 457	50 545	29 393,03
Autres tubes et tuyaux de cuvelage	28 238	15 128	14 694,30
Sucre raffinée de canne ou betterave	43 210	16 230	13 006,45
Autres ciments portland	13 421	10 423	11 775,46
Tabac à fumer	5 900	7 084	9 654,96
Super carburant	8 326	4 140	8 482,18
Farine de froment	22 929	11 303	7 374,41
Autres médicaments conditionnés pour la vente	8 782	15 680	7 059,34

Source : Ministère de l'économie et du plan/INSEED

En outre, les importations du Tchad pour l'année 2008 sont évaluées à 374.11milliards de FCFA, celles de 2007à 384 milliards de FCFA et en 2006 elles sont à 555.71 milliards de FCFA.

En 2006 le conflit à l'est du pays et au Soudan (Darfour) a fait des réfugiés et des déplacés sur le territoire et leur prise en charge par les organismes humanitaires a fait grimper le niveau des produits importés tels que farine, sucre...

Notons que le seul obstacle à l'entrée des marchandises au Tchad est le tarif douanier¹⁵. Ce tarif issu de la reforme fiscalo-douanière a pour ambition de classier les importations en quatre catégories tarifaires avec l'institution d'un taux de droit de douane¹⁶ :

- 5% pour les produits de première nécessité ;
- 10% pour les matières et bien d'équipement ;
- 20% pour les biens intermédiaires divers ;
- 30% pour les biens de consommation courante.

A cela s'ajoute la lourdeur administrative lors des opérations de dédouanement qui encourage les pratiques de corruption augmentant ainsi le coût à l'importation.

¹⁵ Le régime douanier applicable au Tchad est le régime de CEMAC. Les membres ont un tarif extérieur commun

¹⁶ Source : Direction des douanes et des impôts indirects

Bref, nous pouvons dire à ce niveau que le système commercial malgré son encadrement par les règles de l'OMC, s'est trouvé biaisé par des pratiques non élucidés.

En effet, la réorientation des produits à l'exportation vers les pays en développement ne peut être durable puisque ces pays possèdent les mêmes avantages comparatifs sur les mêmes produits que le Tchad exporte. La décision d'un gouvernement à développer un secteur peut rendre instable les exportations d'un autre. De même, pour pouvoir diversifier davantage ses produits, le Tchad doit commercer avec le plus grand nombre possible des pays.

Par conséquent, des pistes de réflexions ont été énoncées par des organismes qui traitent les questions de commerce que nous étudierons dans la section suivante.

SECTION III – RENFORCER LA CAPACITE EN VUE DE LA PARTICIPATION COMMERCIALE

Il ne peut y avoir négociation commerciale équilibrée que lorsque les deux parties sont en égalité de force. De même pour profiter convenablement du système commercial international, les pays africains et en particulier les moins avancés devront mettre sur le marché une plus large gamme des biens et services afin de commercer avec la majorité des membres de l'OMC.

Ainsi d'autres possibilités s'offrent aux PMA pour leur permettre de compenser leur faiblesse et accéder au commerce international.

§1 – LE CADRE INTEGRE POUR LES PAYS LES MOINS AVANCES.

Le cadre intégré (CI) est un processus qui a été établi pour aider les pays les moins avancés à renforcer leur capacité en matière de commerce. Il a été lancé en octobre 1997 et les principales organisations qui y participent sont : le Fonds Monétaire International (FMI), la Chambre du Commerce International (CCI), la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), la Banque mondiale et l'OMC. Son but est d'aider les pays les moins avancés à identifier leurs besoins en matière d'assistance liée au commerce et favoriser un rapprochement entre les gouvernements et les donateurs potentiels afin de mettre sur pied un programme d'appui. Il a été modifié pour incorporer l'appui destiné à aider les PMA à intégrer le commerce dans leur plan national de développement à l'instar du Document Stratégique de Réduction de la Pauvreté (DSRP).

Un des principaux instruments du CI constitue la préparation des Etudes Diagnostics sur l'Intégration du Commerce (EDIC). Ces études identifient les besoins en matière d'assistance liée au commerce et établissent un lien entre le programme d'appui au commerce et la stratégie globale de développement et de réduction de la pauvreté. Préalablement à la conduite d'une EDIC, le pays met sur pied un comité de pilotage qui regroupe les parties prenantes nationales du commerce (public et privé). Un fonds d'affectation spéciale du CI a été institué en 2001 avec deux instruments financiers (guichet I¹⁷ et guichet II¹⁸) destinés à recevoir des contributions volontaires des donateurs bilatéraux et multilatéraux.

Un cadre intégré renforcé (CIR) est en cours d'établissement. Les ministres des pays membres de l'OMC réunis à la conférence de Hong Kong en décembre 2005 ont approuvé ce renforcement et ont apporté leur soutien à l'équipe spéciale du CIR. Ses principaux objectifs sont :

- Intégrer le commerce dans le plan de développements nationaux des PMA tels que le DSRP
- Contribuer à la fourniture coordonnée d'une assistance technique liée au commerce (ATLC) en réponse aux besoins identifiés par les PMA
- Développer l'aptitude des PMA à commercer grâce au renforcement de leurs capacités et en remédiant aux contraintes du côté de l'offre.

Le Tchad dispose depuis 2004 d'une mission permanente auprès des organisations internationales de l'ONU et de l'OMC. Dans le cadre de renforcement de capacité, il a bénéficié de plusieurs ateliers, séminaires et stages de formations à l'OMC à Genève et ailleurs. Dans le cadre du cadre intégré, l'EDIC vient d'être adopté par le gouvernement et le Tchad va être bientôt admis au financement du guichet II. D'autres actions pourraient être bénéfiques pour le Tchad notamment le renforcement des capacités du personnel du service de Douane, la formation des formateurs dans le cadre des négociations commerciales multilatérales, le renforcement des mécanismes de collecte, de gestion et de diffusion des informations commerciales ainsi que la mise en place d'un organisme national des normes.

En sa qualité de PMA, le Tchad souhaite pleinement l'application du programme du Cadre Intégré. Il attend de l'OMC une assistance technique plus intense en ce qui concerne

¹⁷ Alimenter les EDIC

¹⁸ Utiliser pour financer les projets

le renforcement de capacité. Le Gouvernement du Tchad compte également sur l'assistance financière de tous les bailleurs de fonds et autres partenaires au développement.

§2 – L'AIDE POUR LE COMMERCE

L'aide pour le commerce est toute assistance qui vise à aider les pays à mener des activités commerciales et plus particulièrement à les aider à tirer profit des accords commerciaux¹⁹. L'idée de venir en aide aux pays à faibles revenus pour leur permettre de s'intégrer au système n'est pas nouvelle. Toutefois, l'aide jusqu'alors offerte avait un caractère fragmentaire et visait à améliorer les capacités en matière de politiques commerciales des pays bénéficiaires plutôt qu'à créer des capacités d'offres productives. Les résultats limités quant à l'aide technique ainsi que le fait que le cadre intégré n'a pas garanti que les donateurs répondent aux besoins cernés, ont soulevé des inquiétudes. C'est dans ce contexte que l'aide pour le commerce a été lancée au début de l'année 2005 et une équipe spéciale a été établie en février 2006 dans le but de rendre opérationnelle cette aide.

Pour les pays à faibles revenus notamment les moins avancés, les négociations ne peuvent stimuler le développement que s'il existe un programme équitable d'accès aux marchés, assorti d'une assistance adéquate en matière de commerce. Cette aide requiert une combinaison de réformes stratégiques et d'investissement colossaux dans le domaine de l'infrastructure, de la formation et du développement institutionnel.

- Renforcement des capacités d'offres

Les pays africains manquent d'infrastructures, de technologies et de connaissances nécessaires pour acheminer leurs marchandises vers les marchés et de façon compétitive, ou bien leurs marchandises ne sont pas à la hauteur des standards des produits en vigueur dans les marchés de haut niveau d'Europe et d'Amérique du nord. Cette faible capacité de l'offre minimise les opportunités offertes par l'accès aux marchés, constituant par là même un obstacle au commerce. L'aide pour le commerce devient donc un auxiliaire nécessaire aux questions clés de l'accès recherché pour les produits agricole et non agricole ainsi que dans le cadre du commerce de services.

- Développement du secteur privé

Le soutien au développement des entreprises dans ce sens engloberait les activités visant à accroître les exportations en permettant aux sociétés locales de tirer partie des opportunités, offertes dans le marché des exportations. Parmi les domaines concernés on

¹⁹Lauren Phillips, Sheila Page et Dirk Willem teVelde (2005): Aid for trade, what does it mean? ODIO opinions. London : OverseasDevelopment Institute

peut citer les activités de promotions des exportations destinées à améliorer la compétitivité et partant à augmenter le volume des biens et services exportables. En outre, l'on pourrait y ajouter le soutien à l'information commerciale comme condition d'accès aux nouveaux produits ainsi que la mise en réseau avec les milieux d'affaires internationaux. Ces activités déboucheraient sur l'élimination des entraves aux affaires, lesquelles sont à l'origine de la montée des coûts pour les exportateurs (notamment le passage de la frontière, les délai de douane, l'incertitude liée à la livraison, le manque d'expertise en matière d'analyse des exportations et des marchés, le respect des normes, l'excessive réglementation des affaires et le manque d'accès aux ressources financières) L'assistance destinées à aider les pays à se diversifier au-delà des produits primaires pourrait rentrer aussi dans cette catégorie.

- **Coût du système commercial : ajustement et mise ne œuvre**

Il fait référence à l'allègement des coûts induits par des reformes commerciales, notamment celles entreprises dans le cadre de la mise en œuvre des accords commerciaux internationaux. Cette dernière englobe les coûts liés à l'application des règles du commerce, d'augmentation du prix des denrées alimentaires pour les importateurs nets des produits alimentaires, l'érosion des préférences, la baisse des recettes tarifaires et d'autres coûts économiques et sociaux liés à l'ajustement dans certains secteurs spécifiques.

- **Formulations des politiques commerciales et participation à l'élaboration des normes.**

Elles décrivent l'assistance nécessaire pour pallier l'insuffisance des ressources humaines dans le contexte de l'élaboration des politiques commerciales et de la mise en œuvre des normes. Pour que les pays africains puissent efficacement élaborer des politiques commerciales favorables au développement, ils doivent au préalable se doter d'experts de haut niveau dans divers disciplines.

§ 3 – PERSPECTIVES D'UNE INTEGRATION REGIONALE

Construire une entité à l'échelle continentale c'est dorénavant le gigantesque défi de l'histoire contemporaine que doivent relever les acteurs économiques et politiques du continent. Car pris individuellement les pays africains sont trop faibles et trop dépendants économiquement et financièrement pour rivaliser avec les géants de l'économie et de la finance mondiale. Tant que l'Afrique restera désunie, elle ne pourra pas faire face à la mondialisation des échanges commerciaux, ni mener des politiques de développement efficaces et autonomes.

De même sur le plan agricole, la définition d'une politique concertée permettrait de maîtriser ou contrôler les prix des produits exportés qui du fait de la division des pays africains sont le plus souvent fixés par les marchés des pays consommateurs du Nord. Cet état de fait est aussi valable pour les matières premières exportées vers ces mêmes pays. Résultat : le manque d'organisation, de concertation et de coordination des politiques dans ces différents domaines se traduit en contrepartie par une détérioration continuelle et importante des termes de l'échange au détriment de l'Afrique. Puisque les prix des produits exportés de l'Afrique sont minorés alors que dans le même temps les prix des produits importés, essentiellement des biens manufacturés en provenance des pays industrialisés sont majorés

DEUXIEME PARTIE :

LES PROBLEMATIQUES DE L'ASSURANCE

TRANSPORT ET SES PERSPECTIVES

Comme nous l'avons déjà évoqué ci-haut, le Tchad est un pays enclavé, sans littoral, n'ayant pas de capacité de production sur place. De ce fait l'on enregistre tous les jours d'importantes entrées des biens manufacturés et des sorties des produits bruts tant en volume qu'en valeur. Ces marchandises encourent des risques ordinaires liés à la manutention, au stockage et au transport lui-même. La marchandise voyageant au risque et péril de l'ayant-droit, celui-ci doit être garanti.

L'assurance transport permet de couvrir en totalité ou en partie le dommage subi par la marchandise et compense les plafonds d'indemnités versées soit par le transitaire pour faute personnelle, soit par les transporteurs.

Considérant l'intérêt de cette assurance et la potentialité qu'elle offre, l'assurance transport devrait constituer une aubaine pour les assureurs tchadiens.

Par ailleurs, l'institution d'une obligation d'assurance à l'importation est de nature à garantir le développement de cette catégorie d'assurance.

Dans cette partie, nous examinerons, les entraves au développement de cette branche d'assurance. Un état de lieu sera présenté dans un premier chapitre et le deuxième chapitre constituera le recueil de suggestions et de recommandations.

CHAPITRE I – SITUATION DE L'ASSURANCE TRANSPORT AU TCHAD

L'assurance transport procure aux professionnels du transport et aux commerçants une protection efficace contre les risques de pertes et d'avaries que courent les marchandises, aéronefs et/ou navires. Elle recouvre trois grandes catégories que sont :

- L'assurance des marchandises transportées quel que soit le mode de transport ;
- L'assurance aviation qui comprend tous les risques liés au transport des passagers mais aussi à l'exploitation et à la réparation aéronautique ;
- L'assurance des responsabilités civiles des transporteurs et auxiliaires de transport

Ce chapitre fera un bref aperçu sur l'organisation du marché avant d'aborder l'apport de la branche transport sur le marché tchadien d'assurance et déterminer les insuffisances qui s'y rattachent.

SECTION I : PRESENTATION DU MARCHE TCHADIEN DE L'ASSURANCE TRANSPORT

Le marché tchadien de l'assurance compte deux (2) sociétés dont l'une est mixte (La STAR Nationale S.A.) et l'autre (SAFAR S.A) qui fait uniquement l'IARD (Incendie, Accidents et Risques Divers). Les intermédiaires sont au nombre de six (6) dont cinq sociétés de courtage²⁰ et une agence générale (MARSH ACT). Tous sont habilités à prospecter de l'assurance transport mais l'émission est faite uniquement par les deux compagnies et l'agence générale (pour le compte de la STAR Nationale S.A).

Pourquoi souscrire une assurance transport ? Quelles sont les garanties accordées ? Comment se présentent les différentes polices ? Telles sont les questions que nous tenterons de répondre au fil de cette section.

§1 - CADRE JURIDIQUE DE L'ASSURANCE TRANSPORT

Le rôle de l'assurance transport est de procurer aux professionnels du transport et aux commerçants une protection efficace contre les risques de perte et d'avaries. Même si les propriétaires des marchandises sont « assurés » par l'obligation de résultat qui pèse sur les transporteurs, de nos jours, les valeurs des biens sont telles que les limitations fixées par les conventions s'avèrent insuffisantes.

²⁰ Gras Savoye, ASCO, SOCCAR, ECCCA et Alpha Assurances

Les assureurs transports garantissent les transporteurs, propriétaires et autres partenaires du commerce international contre les conséquences financières résultant d'événements survenus au cours du transport. En assurance aviation, les garanties les plus couramment souscrites couvrent les risques corps des aéronefs, le risque de responsabilité civile du transporteur aérien à l'égard des passagers, du fret et des cargaisons ou courrier.

A – Responsabilité du transporteur

Le transporteur est responsable de la marchandise depuis sa prise en charge jusqu'au moment de la livraison. Les conventions fixent les limites de la responsabilité du transporteur. Les limites de responsabilité actuelle exprimées en DTS²¹ (Droits de Tirages Spéciaux) sont les suivantes :

- Transport terrestre – acte uniforme OHADA²² : 5000FCFA/KG
- Transport aérien – convention de Varsovie : 16,5837 DTS/KG
- Transport maritime – règle de Hambourg : 2,5 DTS/KG ou 835 DTS par colis, la plus fortes des deux limites s'appliquent.

C'est sur ces bases que les transporteurs réparent les dommages que peuvent subir les marchandises. La responsabilité peut être atténuée par les réserves faites par le transporteur ou par les causes d'exonération prévues par la convention.

L'exonération de responsabilité : pour qu'un transporteur indemnise un chargeur, il faut que sa responsabilité soit engagée. Gardien des marchandises, il y a une présomption de responsabilité s'il ne les livre pas dans le même état que lorsqu'elles lui ont été confiées. L'arrivée de la marchandise à destination ne suffit pas à libérer le transporteur de ses obligations. Celui-ci doit aviser le destinataire de son arrivée et procéder à la livraison (prise en charge physique des marchandises par le destinataire indiqué sur le document de transport).

Par contre si le transporteur peut prouver que sa responsabilité n'est pas engagée, il ne devra alors aucune indemnité. Le transporteur peut se prévaloir de l'exonération quand le dommage à la marchandise est consécutif à un événement de force majeure. Le comportement du transporteur peut aussi aggraver sa responsabilité.

²¹ Il se compose d'un panier de cinq monnaies où la place du dollar est prépondérante (45%). Les autres monnaies sont l'euro (29%), le yen (15%) et la Livre Sterling (11%)

²² Ou encore régime de la convention CMR (convention relative au contrat de transport international des marchandises par route) signée à Genève le 19 mai 1956. Elle limite le montant de la réparation à 8,33 DTS par kilo de marchandise perdue ou avariée

Le déplafonnement de responsabilité : A l'inverse, certaines fautes lourdes que pourrait commettre le transporteur vont déplafonner sa responsabilité et il ne devra plus indemniser le préjudice sur la base des limites de responsabilité mais indemniser l'ensemble du préjudice subi par le chargeur ou ses ayants droits.

B – La solution : l'assurance AD VALOREM

Face à ces désagréments et ces difficultés dans les relations entre chargeurs et entreprises de transports, il existe une solution pour sécuriser le flux des marchandises et donc, les opérations commerciales

En souscrivant une couverture d'assurance AD VALOREM (sur la valeur), les risques de dommage des marchandises seront transférés à une compagnie d'assurance qui indemnifiera uniquement sur la base du dommage à la marchandise.

En cas d'atteinte à la marchandise, la compagnie d'assurance remboursera l'intégralité du préjudice et se retournera alors contre le transporteur pour récupérer la somme que celui-ci pourra devoir en fonction de ses limites de responsabilité.

La prime d'assurance sera basée sur la valeur de la marchandise et sera exprimée sous la forme d'un taux d'assurance. Les compagnies proposent plusieurs types de garanties en assurance transport.

§2 – LES GARANTIES EN ASSURANCE TRANSPORT

La garantie « FAP sauf » : elle couvre les risques majeurs, naufrages, abordage, incendie, chute de colis au cours de chargement et l'avarie commune même si elle exclut les risques de mouille, de vol, d'écrasement. Elle s'applique au transport maritime. Son équivalent pour le transport terrestre et aérien est la garantie « *accidents caractérisés* » qui couvre les conséquences d'événements majeurs limitativement énumérés dans le texte de la police.

La garantie « tous risques » : comme son nom l'indique, cette garantie couvre tous les risques de magasin à magasin incluant le pré-acheminement et le post-acheminement terrestre. Elle peut s'appliquer aux transports aériens, maritimes et terrestres. C'est la garantie nécessaire dans la plus grande majorité des cas.

La garantie « risques de guerre et mine » : elle est toujours couverte séparément des autres et fait l'objet d'une tarification à part. Elle couvre les actes de sabotage, de pirateries, les torpilles, etc. Elle s'applique aux trois modes de transport : terrestre, aérien et maritime.

§3 – LES DIFFERENTS TYPES DE POLICE

- **La police « au voyage »** : valable pour une relation et pour une marchandise donnée, elle est souscrite au coup par coup et s'impose pour une expédition isolée.
- **la police à alimenter** : valable pour une durée indéterminée et un quantum déterminé. Les envois sont fractionnés. L'assuré informe l'assureur de chaque expédition par « un avis d'aliment ». Elle est adaptée aux contrats qui incluent des livraisons et donc des expéditions échelonnées. L'expéditeur définit précisément les risques couverts et connaît le montant à assurer et l'échelonnement des livraisons.
- **Police d'abonnement (ou flottante)** : valable pour un quantum indéterminé pendant une durée déterminée quel que soit le mode de transport, la destination ou la nature de la marchandise. A chaque expédition, l'exportateur produit un avis d'aliment informant l'assureur des détails de l'envoi. Elle couvre l'intégralité des expéditions pour une année donnée. Cette solution est bien souvent retenue par les entreprises qui font couvrir ainsi par un seul assureur la totalité de leurs importations et exportations. Ces polices peuvent prévoir de couvrir sans déclaration l'ensemble des flux de l'entreprise sans exception afin d'apporter une sécurité maximum. La cotisation est alors calculée sur le chiffre d'affaire.
- **Police tiers-chargeurs** : assurance que le transitaire met à la disposition de son client. En cas de sinistre, c'est le transitaire qui constitue le dossier nécessaire à l'indemnisation.

SECTION II – L'APPORT DE L'ASSURANCE TRANSPORT

Avec un chiffre d'affaire IARD de 7.999.013.121²³ FCFA en 2009, le marché tchadien de l'assurance est l'un des plus petits marchés de la zone CIMA. Au regard de l'état C1 de la même année, l'assurance transport représente la dernière branche après l'automobile, l'incendie et les accidents corporels et maladie.

La timide évolution de la branche témoigne le manque d'efforts concédés d'une part par l'Etat et d'autre part par les assureurs, malgré la sinistralité réconfortante de cette catégorie.

²³ Source : Direction des Finances Extérieur et Organismes Sous-tutelles

Notre travail va consister à faire une étude comparative avec les autres branches obligatoires, déterminer le manque à gagner pour les compagnies et relever les insuffisances constatées qui empêchent ce secteur a amorcé son développement.

§1 – LA PART DE L'ASSURANCE TRANSPORT SUR LE MARCHE NATIONAL.

L'observation portée sur cinq (5) années (2005 à 2009) reste assez significative pour nous permettre de comprendre qu'il s'agit d'un phénomène qui reflète la réalité et non d'une situation qui pourrait ne pas se réaliser d'une période à une autre.

Tableau 6 : Parts des différentes branches IARD du marché tchadien de l'assurance

ANNEES	AUTOMOBILE		INCENDIE		ACC. CORP. ET MALADIE		TRANSPORT		CA GLOBAL
	MONTANT	PART	MONTANT	PART	MONTANT	PART	MONTANT	PART	
2005	2 089 122 720	40%	1 237 948 833	23%	873 048 598	17%	816 848 057	15%	5 285 193 001
2006	2 240 315 174	44%	1 192 052 881	23%	919 266 725	18%	708 803 160	14%	5 127 179 708
2007	2 676 139 139	40%	1 678 088 088	25%	1 069 542 754	16%	1 171 414 080	18%	6 645 856 442
2008	661 858 504	42%	1 661 306 530	26%	1 008 823 059	16%	475 211 918	8%	6 290 863 025
2009	2 982 122 033	37%	3 516 964 889	44%	929 160 972	12%	478 022 967	6%	7 999 013 121

Source : Direction des finances extérieures et organismes sous tutelles (DFEOST)

Il ressort de ce tableau que la branche transport occupe le dernier rang alors que l'automobile constitue plus du tiers de chiffres d'affaires. De même, lorsque le chiffre d'affaires global est en évolution, celui du transport est en déclin. L'explication d'une telle situation provient du manque d'efforts consentis par les professionnels d'assurances pour sensibiliser les opérateurs du commerce international et par l'Etat pour obliger les importateurs et leurs partenaires à respecter les textes réglementaires du pays en la matière.

L'assurance faculté à l'importation est une assurance qui s'achète, puisque obligatoire telles que la RC automobile et la Tous Risques Chantiers. Elle bénéficie d'un taux de taxe (8%), bien plus moindre que celui de la RC automobile (20%) et de la Tous Risques Chantiers (20%). Toutefois, elle se trouve être délaissée par les intermédiaires puisque le taux de commission s'établit entre 5% et 12% contrairement à celles de l'automobile et de l'incendie dont le taux minimum est de 8% et le maximum est de 17%²⁴.

D'autre part, la libéralisation des échanges prônée par l'OMC, augmentant ainsi la matière assurable et l'instauration d'une obligation d'assurance à l'importation n'ont pas

²⁴ Voir site FANAF : www.fanaf.org

suffi à promouvoir le développement de la branche, puisque le contrôle d'assurance des facultés à l'importation, effectué juste au niveau des postes de douanes frontaliers s'avèrent insuffisants et constitue par la même occasion une source de fraude et de corruption.

Si au niveau de la RC automobile et de la Tous Risques Chantiers le contrôle a quelque peu réussi, cela est dû à la présence quasi-permanente des agents de la police routière sur les voies pour inquiéter les conducteurs qui circulent sans assurance et la condition sine qua none imposée par le gouvernement aux entrepreneurs pour présenter un engagement de souscription d'un contrat TRC avant de soumissionner à un marché de construction. Les importateurs eux, ne sont astreints à présenter leurs attestations d'assurance à l'importation que pour un laps de temps (traversée de la barrière frontalière), qu'ils peuvent contourner par d'autres pratiques (pots de vin, fausses attestations ou attestations fictives).

En outre, il faut reconnaître que le taux de prime en assurance transport reste élevé au regard de la sinistralité de la branche. Etant donné les montants des importations très élevés, un taux qui s'entend moindre en valeur, appliqué à ces montants donne une prime assez grande, ce qui dissuade la plupart des commerçants qui préfèrent la voie de la non assurance.

§2 – LE MANQUE A GAGNER

La prime d'assurance transport est fonction de la nature de la marchandise, de la nature de l'emballage, du mode de transport, de l'itinéraire et de la nature de la garantie. Pour estimer la prime à encaisser, il faut déterminer un taux moyen selon la méthode ci-après. A partir de la statistique du commerce extérieur des cinq années (2004 à 2008), nous regroupons les principaux produits en 10 rubriques dont leurs parts moyennes dans les importations se présentent comme suit :

Tableau 7 : proportion des différents produits importés et leur provenance

Rubrique	Produits importés	Proportion	Provenance
1	Combustibles minéraux, huiles minérales	16.5%	Nigéria
2	Machines et appareils électriques	12,0%	Etats-Unis
3	Réacteurs nucléaires, chaudière	11.5%	Europe
4	Ouvrages en fonte, fer ou acier	9.5%	Etats-Unis
5	Voitures automobiles, tracteurs, cycles	5.5%	Moyen Orient
6	Sucre, sucrerie	4,0%	Cameroun
7	Sel, soufre, plâtre, chaux et ciments	3,0%	Nigéria
8	Produits pharmaceutiques	2.5%	Europe
9	Produits de la minoterie, malt, amidon et féculés	2.5%	Europe
10	Matière plastique, caoutchouc	2,0%	Nigéria
TOTAL		71,0%	

Source : ministère de l'économie et du plan/INSEED

Les importations en provenance du Nigéria et du Cameroun s'effectuent par voie terrestre et celles en provenance de l'Europe et des Etats-Unis viennent par voie maritime et très peu par voie aérienne que nous n'avons pas tenu compte ici pour le calcul du taux moyen. En outre, supposons que les marchandises soient bien emballées (conteneurs).

Il ressort de ces critères que les taux à appliquer sont de 0.75% pour les rubriques 1), 6), 7) et 10) et 0.90% pour les rubriques 2), 3), 4), 5, 8) et 9). La somme pondérée entre les taux de primes et les parts moyennes donne le taux moyen (Tm) de la prime.

$$Tm = 0.75 \% * (25.5\%) + 0.90 \% * (45.5\%) + Tm * (29\%)$$

$$\Rightarrow Tm - Tm (29\%) = [0.75 \% * (25.5\%) + 0.90 \% * (45.5\%)]$$

$$\Rightarrow Tm = [0.75 \% * (25.5\%) + 0.90 \% * (45.5\%)] / 71\%$$

$$\Rightarrow Tm = 0.85\%$$

Pour ce qui concerne les importations, en dépit de la réglementation en vigueur, les marchandises sont censées entrer dans le pays au prix FOB ²⁵(Free On Board), puisque aucune statistique ne fait mention d'une importation CAF ²⁶(Coût Assurance Fret) ou autre.

²⁵ Le transfert des risques entre l'acheteur et le vendeur a lieu lorsque les marchandises ont passé le bastingage du navire. C'est l'acheteur qui choisit le navire et paye le fret maritime. Les formalités d'exportation incombent au vendeur.

²⁶ C'est le vendeur qui choisit le navire, paye le fret maritime jusqu'au port convenu et fournit une assurance maritime contre le risque de perte ou de dommages aux marchandises au cours du transport maritime

Tableau8 : Estimation des manques à gagner

Années	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Importation	1206,4	1165,1	1259	1182,2	1243,9	1305,9	1348,6
Primes encaissées	ND	0,614	0,702	0,536	0,561	0,392	0,372
primes à encaisser	10,2544	9,90335	10,7015	10,0487	10,57315	11,10015	11,4631
Manque à gagner	10,2544	9,28935	9,9995	9,5127	10,01215	10,70815	11,0911

Source : DFEOST/service de contrôle des assurances

Nous nous sommes basés sur les importations pour estimer les primes à encaisser, puisque la plupart des pays africains ont instauré l'obligation d'assurance à l'importation. De ce fait, les produits exportés du Tchad doivent être vendus FOB. Tout de même les exportations à destination des pays développés ne sont astreintes d'aucune obligation de la part des acheteurs. Ce qui fait que la société cotonnière du Tchad assure ses exportations auprès des sociétés d'assurances locales dont les primes sont comprises dans les primes encaissées du tableau ci-dessus.

Le marché tchadien de l'assurance laisse échapper d'énormes primes, la quasi-totalité des marchandises ou facultés entrent sans assurance. Ce phénomène est accentué par la fraude et la corruption. Des importateurs se font délivrer des exonérations, des franchises fiscales qui sont assimilées à des exonérations d'assurance puisque aux yeux de ces importateurs, l'assurance est une taxe.

§3 – LES INSUFFISANCES RELEVÉES

Les faibles volumes du chiffre d'affaire de l'assurance transport expliquent les difficultés dans lesquelles évolue ce marché. Les insuffisances sont de plusieurs ordres parmi lesquels l'on retient le problème de fonctionnement, le comportement des importateurs et le non-respect de la réglementation.

A – Problèmes liés au fonctionnement du marché

Une bonne structuration du marché requiert une étroite collaboration entre les compagnies d'assurance d'une part et d'autre part entre ces dernières et les autres partenaires que sont les experts, les transporteurs, les commissionnaires, les transitaires et le service du contrôle des assurances. Mais cette collaboration connaît des difficultés.

D'abord les deux compagnies qui opèrent sur le marché se regardent en chiens de faïence. Il s'agit d'un côté de la SAFAR S.A, société nouvellement créée (en 2002) qui force

son entrée sur le marché par des pratiques que l'autre juge malsaines. Ces pratiques sont entre autres la sous-tarifcation et le marchandage. De l'autre, la STAR Nationale S.A, société ancienne (créée en 1977) qui a joui du monopole du marché pendant plus de 25 ans et qui se trouve pour le moment être en déperdition vis-à-vis des nouvelles exigences (liées à la concurrence). Le manque d'ententes entre ces dernières a fait qu'elles ne peuvent se concerter pour mettre en commun leurs efforts afin de trouver des solutions à leurs problèmes et défendre leurs intérêts. C'est ce qui fait que l'association des sociétés d'assurances du Tchad (ASAT) demeure jusque-là inopérante.

Ensuite, les assureurs doivent avoir recours à des experts notamment le Comité d'Etude et de Services des Assureurs Maritimes et Transport de France (CESAM) et d'autres experts locaux non seulement en matière de gestion de sinistre mais sur les études de risque, les préventions. Cette collaboration peut profiter aux assureurs une bonne statistique de sinistre, leur permettant de revoir leurs taux de prime.

Enfin, l'on déplore le manque d'actions commerciales orientées vers les transporteurs et/ou transitaires. Alors que ces derniers peuvent être des véritables commerciaux auprès des chargeurs. Puisque ce sont eux qui vivent l'expérience des sinistres et peuvent témoigner auprès des importateurs de la nécessité de l'assurance, aucune publicité ou émission ne passe sur les médias pour faire connaître aux opérateurs économiques le bien-fondé de l'assurance transport. A cela, il faut ajouter le comportement des importateurs qui ne facilite pas le travail aux sociétés d'assurances.

B – Le comportement des importateurs

La plupart des importateurs tchadiens évoluent dans l'informel. Ce sont des commerçants qui n'ont pas choisi le métier par vocation ou par compétence mais par affiliation (activité que leurs parents ont exercé). Ils constituent un « tout », c'est-à-dire qu'ils jouent les rôles de chargeurs, transitaires, commissionnaire et parfois même des transporteurs (lorsqu'il s'agit du transport routier). Ils partent eux-mêmes acheter leurs marchandises, les mettent dans les navires ou avions, les suivent sur le port ou aéroport de destination intermédiaire et l'acheminent sur des camions pour la destination finale.

Souvent analphabètes, ces commerçants méconnaissent les techniques de transactions commerciales, le droit de transport et les opérations d'assurances. Ainsi, ils ne cherchent pas à comprendre si on leur a vendu les marchandises au prix FOB ou CAF et considèrent l'assurance contraire à leur foi et la prime d'assurance comme une taxe perçue par l'Etat en

complicité avec les assureurs. Très prisés par la religion, ils laissent le sort du sinistre entre les mains du bon Dieu. Si un sinistre survient c'est Dieu qui en a décidé et personne ne peut être contre sa volonté. Par conséquent assumer et supporter sa perte, qui très souvent est la cause de leur ruine. Parfois, ils ne réclament aucune indemnisation auprès du transporteur, soit par méconnaissance de leurs droits, soit ils estiment que lui-même a connu le mauvais sort (puisqu'ils l'ont choisi par affinité).

En principe, leur ignorance pourrait être circonscrite par l'obligation d'assurance des facultés à l'importation.

C – Le non-respect de l'obligation d'assurance

L'obligation d'assurance de marchandises à l'importation n'est pas un fait nouveau. C'est une politique qui était utilisée jadis par les pays développés pour réduire le déséquilibre de leur balance de paiement et promouvoir leurs industries d'assurances. Actuellement, ces pays ont quelque peu délaissé cette pratique parce qu'ils exportent plus qu'ils n'importent. La CNUCED l'a vivement recommandé aux pays en voie de développement lors de la huitième (8^e) session tenue à Genève le 05/12/1977. Le Tchad est l'un des derniers pays à mettre en œuvre cette recommandation presque dix (10) ans plus tard par le décret 736/PR/MFM/DG/SCA/85. Cette obligation est entrée en vigueur le 02 avril 1986 par un arrêté d'application n°0019/MFM/MEC/DG/86.

Ces deux textes prévoient que les personnes physiques ou morales de droit public ou privé qui font entrer une marchandise dont la valeur FOB atteint 500 000 FCFA sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance locale dont la couverture minimale exigée est la FAP SAUF pour le transport maritime et la PERTE TOTALE pour les autres modes de transport. L'arrêté prévoit comme sanction une amende de 25% de la valeur de la marchandise et un emprisonnement de 12 mois au maximum ou l'une de ces deux peines en cas d'infraction.

Cette mesure reste salutaire pour un pays sans littoral, mais il ne suffit pas d'obliger les importateurs à prendre une assurance locale, encore faut-il que cette mesure soit respectée et appliquée réellement sur le terrain. Une note de service n°1035 de la direction des douanes était adressée à tous les chefs de bureau de douanes, aux commissaires agréés en douane de veiller à l'application de ce décret.

Au lieu d'appliquer les sanctions prévues par les règlements, les douaniers ont convenu avec les assureurs d'ouvrir des points de souscription au niveau de quelques

barrières frontalières et à l'aéroport de Ndjama. Cette méthode de faire a été décriée par les importateurs qui estiment qu'ils ne peuvent pas souscrire une assurance à l'arrivée de la marchandise. Ils assimilent ces souscriptions à des vols et menacent les agents d'assurances affectés à cette fin. Très vite, des manœuvres tendant à corrompre les douaniers pour laisser les marchandises passées ou les agents d'assurance pour l'établissement des attestations d'assurance fictives se sont multipliés. Et par la suite ces importateurs ont refusé de prendre cette assurance et aucune mesure n'a été prise à leur rencontre. Les agents d'assurance ont été rappelés par leurs compagnies et actuellement la totalité des facultés entre au Tchad sans assurance.

Comme toute règle comporte des dérogations, l'Etat a exempté les missions diplomatiques, les organismes internationaux, les organisations non gouvernementales et les forces stationnées au Tchad de cette obligation d'assurance. Cette mesure est exploitée par les transitaires qui brandissent ces textes et font savoir qu'il s'agit là des biens appartenant aux personnes citées ci-dessus. De même dans les soucis de voir jaillir le pétrole du sous-sol tchadien, le gouvernement a accordé aux sociétés qui exploitent ces gisements de placer leurs affaires où bon leur semble bradant ainsi les intérêts des assureurs locaux.

CHAPITRE II – LES PERSPECTIVES DU DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE TRANSPORT

Malgré les difficultés constatées dans les chapitres précédents, des signes d'espoir existent quant au développement de cette branche d'assurance :

- L'évolution croissante du niveau des importations et des exportations.
- L'instauration de la bonne gouvernance par la création d'un ministère de moralisation, chargé de faire respecter les textes et lois et la lutte contre la corruption
- La création des sociétés privées légalement constituées pour opérer dans le secteur d'import-export et le professionnalisme accru de leurs partenaires que sont les transporteurs, les transitaires et autres.
- Les découvertes d'autres gisements de pétrole dont les études pour leur exploitation sont entrain d'être menées minutieusement pour éviter aux pays de retomber dans les erreurs du passé, qui pourraient prendre en compte les intérêts des assureurs.
- Les efforts du gouvernement en matière d'infrastructures et sa politique affichée de la diversification de l'économie sont de nature à pérenniser le développement du secteur de transport.

Mais ces signes ne peuvent être véritablement exploitables que si l'Etat assure pleinement sa responsabilité et que les sociétés d'assurances jouent leurs rôles.

SECTION I – LA RESPONSABILITE DE L'ETAT

Le rôle de l'Etat est de faire respecter la réglementation et les règles du jeu de la concurrence. Il doit veiller également au respect du droit de la propriété et les termes des contrats ou conventions.

En ce qui concerne l'assurance transport, l'arrêté n°19 portant application du Décret 736 instituant l'obligation d'assurance faculté à l'importation a dévolu aux Directeurs du commerce, de la douane et des finances extérieures la charge de l'application de cette mesure. Une note circulaire signée le 13 mai 1989 par le Directeur de la douane est adressée aux chefs de bureaux et commissionnaires agréés en douane de ne laisser aucune marchandise entrer sans assurance faculté à l'importation. Toutes ces mesures sont restées infructueuses puisqu'il n'est pas normal d'exiger une assurance à l'arrivée de la marchandise. Ce qui peut ne pas égayer les assureurs qui peuvent se trouver à assurer une marchandise déjà avariée. Ces autorités doivent tout simplement appliquer les sanctions

prévues dont l'une consiste à payer à titre d'amendes 25% de la valeur de la marchandise. Cette sanction comparée à la prime d'assurance, peut facilement inciter les importateurs à choisir cette dernière d'autant plus qu'elle n'est pas à fonds perdu.

Il y a un autre arrêté (n°054/MCFI/DG/95) qui supprime les licences d'importation et détermine également la liste des produits soumis à une autorisation spéciale d'importation. La levée de cette restriction est la source du désordre constaté au niveau des frontières. Des démarches sont entrain d'être menées pour demander à l'Etat de restaurer la licence à l'importation mais à délivrance automatique pour au moins contrôler la nature de la marchandise et faciliter aux services de contrôle de l'assurance de circonscrire l'application de cette obligation. Ils doivent de ce fait insérer sur le formulaire de la licence à l'importation une rubrique « assurance » pour vérifier la souscription d'une assurance faculté à l'importation.

Le gouvernement tchadien doit également entrer en contact avec ses homologues des pays riverains et de transit des marchandises à destination du Tchad et créer une commission transfrontalière pour permettre de contrôler la détention des attestations d'assurance à tous les niveaux tout au long du trajet de la marchandise.

Malgré le taux de taxe relativement moins élevé pour les contrats d'assurance transport par rapport aux autres branches de l'assurance IARD, nous préconisons la défiscalisation complète de cette branche qui peine à amorcer son envol.

SECTION II – LE ROLE DES COMPAGNIES D'ASSURANCES

Etant obligatoire l'assurance faculté à l'importation est une assurance qui s'achète. Les compagnies d'assurance ne doivent en principe pas déployer beaucoup d'efforts et attendre les souscripteurs dans leurs bureaux. Mais étant donné que le système mis en place pour assurer cette obligation ne fonctionne pas normalement, ces dernières ne doivent pas continuer à croiser les bras ou se ranger derrière le gouvernement et attendre les actions que celui-ci doit mener. Au lieu de passer leur temps à demander au Gouvernement à assumer sa responsabilité, les compagnies d'assurances doivent plutôt chercher des solutions sur le plan commercial et technique qui relèvent de leurs compétences.

§1 – LES ACTIONS COMMERCIALES

Pour avoir la souscription d'une même marchandise, un agent commercial a au moins quatre personnes auprès desquelles il peut s'adresser et si possible avoir l'adhésion de tous.

Il s'agit de l'importateur (chargeur ou destinataire), du transitaire, du commissionnaire, du transporteur et bien sûr de toute autre personne qui y a intérêt.

Compte tenu du caractère international de cette assurance, les sociétés d'assurance doivent étendre leurs réseaux commerciaux (courtiers et agents souscripteurs) hors du territoire national. Elles doivent ainsi prendre contact avec d'autres partenaires étrangers en fonction des orientations commerciales du pays. La STAR Nationale S.A disposait d'un tel réseau en Europe (France, Royaume Uni, Belgique, Suisse, Allemagne, Pays-Bas), aux USA, en Afrique et en Asie. Le service commercial est en étude pour voir les modalités de réactiver ce réseau.

Les compagnies doivent également organiser périodiquement des rencontres d'échanges (dîners de travail, séminaire, débats, etc.) avec tous les intervenants de la chaîne de transport. A l'issue de ces rencontres, les assureurs doivent :

- faire la vulgarisation de l'assurance transport
- communiquer les taux d'assurance usuels ainsi que les garanties offertes.
- communiquer et faire large diffusion aux commissionnaires de douane, transitaires et importateurs les coordonnées de leurs correspondants extérieurs en vue de leur faciliter les souscriptions à l'achat et leur éviter la double assurance.

Les assureurs peuvent interpellier le Ministère de tutelle sur l'incivisme et le non-respect de la réglementation en matière d'assurance transport et sa domiciliation, promouvoir la bonne gouvernance. Ils doivent faire le recrutement et la promotion du personnel sur la base de la compétence et du mérite.

Pendant longtemps les assureurs tchadiens se sont contentés de commercialiser des produits peu adaptés aux réalités ou des produits classiques. Pour renverser cette situation, les Sociétés d'Assurance doivent innover et créer des produits nouveaux qui prennent en compte tant les besoins spécifiques des populations que leurs moyens très modestes. La diversification des produits contribuera beaucoup au développement de leur portefeuille.

Pour ce faire les compagnies d'assurance ne doivent pas aussi avoir peur d'innover. Elles doivent :

- pénétrer le mode de vie du client ;
- identifier ses besoins ;
- proposer des produits dont le prix est à sa portée
- assurer un service après-vente de qualité (paiement rapide des sinistres)

§ 2 – LA PRISE EN COMPTE DES ASPECTS TECHNIQUES

A – Politique de tarification et de souscription

1 – Recours aux organisations internationales

La tarification de l'assurance transport ne peut se faire sans le concours de plusieurs corps de métiers. L'assurance est basée sur les statistiques, les compagnies doivent chercher celles qui sont fiables et qui reflètent la réalité. A cet effet, elles doivent faire recours aux experts, aux réassureurs et se servir des expériences d'autres compagnies de la zone.

Certains éléments qui entrent dans la tarification des risques sont mal connus par les assureurs tchadiens. En effet, ils ne disposent pas des statistiques vraisemblables, ni assez d'informations sur les différends et les trajets maritimes. Or, ces informations sont nécessaires d'une part pour la couverture du risque et d'autre part pour la tarification.

Des rencontres internationales et sous-régionales permettent aux assureurs locaux de faire des échanges d'expériences avec d'autres assureurs en vue de mieux apprécier les risques. La FANAF, la CICA-RE ET l'OAA sont des structures indiquées. Des contacts bilatéraux sont nécessaires entre les assureurs des pays enclavés pour débattre leurs problèmes communs et chercher des solutions.

La non maîtrise des risques amène les assureurs à placer en réassurance la grande partie de leurs affaires en assurance transport entraînant ainsi le manque d'engouement des assureurs dû à la faiblesse de capacité de rétention.

2 – Augmenter la conservation du marché

Les sociétés d'assurances opérant au Tchad sont confrontées à des problèmes de capacité financière. La faiblesse des fonds propres des compagnies les oblige à se réassurer très fortement ou à jouer un rôle de courtier sur les grands risques. Elle a aussi favorisé le fronting et la délocalisation de l'assurance. Eu égard à la faiblesse de leur capacité individuelle de rétention, il sera important que les sociétés exploitent en commun la conservation du marché de façon à limiter le recours excessif à la réassurance. Faute de quoi, la domiciliation d'assurance sera vidée de son sens et les assureurs locaux ne seront dans ce cas que des intermédiaires travaillant pour la fuite des affaires à l'extérieur. Avec la recapitalisation des sociétés d'assurances le problème de capacité financière pourrait trouver en partie sa solution.

De même le gouvernement à travers le service de contrôle des assurances doit prendre des mesures tendant à limiter la dépendance des sociétés d'assurances locales vis-à-vis de réassureurs étrangers. Ils doivent viser à augmenter la conservation du marché au moyen de la coassurance locale obligatoire et à développer la formation des pools d'assurance transport.

Dans le souci d'accroître le volume de rétention de primes dans la zone CIMA, le Tchad doit s'impliquer davantage pour la bonne marche du pool des pays sans littoral. Les compagnies d'assurance doivent intégrer les grands groupes africains qui se sont formés ou nouer des partenariats stratégiques avec d'autres sociétés opérant dans la zone pour apporter de capacité aux demandes de couverture des assurés.

Malgré toutes ces dispositions, la réputation d'une compagnie se trouve dans sa qualité de service.

B – La prévention et le règlement des sinistres

Les assureurs doivent être présents à tout moment aux côtés de leurs assurés et non attendre la réalisation d'un risque avant d'intervenir, soit pour indemniser, soit pour refuser la garantie. Ils doivent servir des conseils lors de la manutention, du stockage dans les ports et sur l'état des emballages. A cet effet, ils doivent instituer des commissions ensemble avec les commissaires d'avaries, les intermédiaires ainsi que les autres partenaires. Ils doivent également instituer des clauses de participation bénéficiaire pour inciter les assurés à recourir à ce service de prévention.

Pendant longtemps, l'assurance a fait l'objet de nombreuses critiques qui ont beaucoup contribué à ternir son image de marque tant auprès des assurés que des victimes. Le principal reproche fait à l'assurance était sa promptitude à encaisser les primes et sa lenteur dans le règlement et les paiements des indemnités dues aux victimes. Pour améliorer l'image de l'industrie, les autorités de tutelle doivent veiller sur la cadence de paiement des compagnies et imposer des délais aux assureurs pour indemniser les bénéficiaires.

La compagnie doit mettre au service sinistre un personnel compétent et qualifié capable de gérer justement et rapidement le sinistre. Ce service doit assurer les tâches suivantes :

- prise de contact avec l'assuré dans les 24 heures suivant la déclaration du sinistre et gérer activement le dossier jusqu'à son règlement final

- désignation d'un expert dans un délai raisonnable
- suivi mensuel de l'évolution du dossier
- paiement dans les 30 jours qui suivent l'acceptation de la demande d'indemnité

De plus, il est envisageable de mettre en place des chambres d'arbitrage destinée à trancher rapidement en cas de conflit ou d'incompréhension entre les assureurs ou entre l'assureur et le bénéficiaires de contrat ou victimes.

CONCLUSION

Incontestablement, la libéralisation des échanges se présente aujourd'hui au cœur des politiques économiques des pays. C'est l'instrument idéal préconisé par certaines institutions pour stimuler le développement, contrairement à d'autres régimes qui poussent aux barrières douanières juste pour des raisons budgétaires.

David Ricardo partisan du libre-échange affirme que : « le libre-échange permet la spécialisation internationale et conduit les échangistes à disposer grâce aux échanges, de plus de biens qu'en autarcie mais, de surcroît le libre-échange permet d'éloigner les perspectives de stagnation ». Ainsi dans les années qui ont précédé la crise, les échanges internationaux avaient augmenté de manière exponentielle. Même si les pays africains ont également bénéficié de cette expansion, leur part dans le commerce mondial reste minime. Cette faible performance s'explique en partie par les contraintes internes à l'Afrique (défiance d'infrastructure de transport) mais aussi par des barrières aux échanges implantées en dehors du continent et qui bloquent les produits africains.

Dans le but de favoriser la coopération et la libéralisation des échanges, l'OMC (comme précédemment le GATT) a été créée pour contrôler les tarifs douaniers et régler les différends entre les pays signataires. Elle est fondée sur des règles qui résultent des négociations entre les membres. Le GATT constitue désormais le principal recueil des règles de l'OMC pour ce qui est du commerce des marchandises. Les cycles d'Uruguay ont également abouti à l'établissement des nouvelles règles régissant le commerce de service et l'aspect de la propriété intellectuelle. Tous ces accords obéissent à certains principes notamment la clause de la nation la plus favorisée et le traitement national autour desquels nous retiendrons les récriminations suivantes :

- déséquilibres du système compte tenu du niveau de développement disparate entre les membres, ce qui aggrave la situation des plus pauvres notamment lorsqu'ils paient autant de droit de douane que les pays riches.
- les négociations se sont concentrées sur les flux des capitaux et de l'investissement, pas sur les flux de main d'œuvre (avantageux pour les pays pauvres).

Le système a autorisé des dérogations à ces principes en faveur des pays en développement et des pays les moins avancés. Mais ce traitement préférentiel est entièrement volontaire. Chaque pays industrialisé l'accorde ou non à sa guise. Il peut le

retirer si le pays en développement ne fait pas ce que veut le pays donateur. Ce traitement est devenu un instrument politique.

De même certains Membres ne respectent pas leurs engagements, ce qui fait que des problèmes persistent en défaveur des pays pauvres notamment en ce qui concerne le dossier coton. Néanmoins des institutions sont créées et des instruments sont en étude pour chercher à compenser la faiblesse des pays les plus pauvres en leur apportant une assistance technique et/ou associer aide et commerce. Des projets de textes sont en préparation notamment l'accord sur le commerce des bananes, l'accord sur le coton ainsi que les négociations sur la facilitation des échanges qui seront essentiels pour améliorer les perspectives commerciales des PED et PMA à moyen terme sur le plan régional et international.

L'embellie des relations commerciales avec ses plus proches voisins se poursuit pour des raisons de distances et de la dégradation des termes d'échanges avec les pays occidentaux. Mais la réduction de distances du parcours des marchandises, même si elle diminue le risque de réalisation d'un sinistre, ne le fait pas disparaître pour autant. En plus des risques ordinaires des opérations de transport, d'autres risques particuliers peuvent se rajouter tels que les émeutes, grèves, sabotages, conflits armés. Une marchandise, quel que soit sa nature, son emballage et sa destination est exposée, lorsqu'elle voyage à des risques si nombreux et si onéreux tels que vols, pertes ou casses. L'assurance transport permet de couvrir en partie ou en totalité les dommages subis par les marchandises sauf cas d'exclusion expressément mentionné aux contrats. Malheureusement, la plupart des importateurs tchadiens ne prennent pas conscience de ce phénomène et méconnaissent complètement les effets que l'assurance pourrait avoir sur le développement de leurs affaires. Profitant de leur ignorance, leurs partenaires étrangers peuvent leur vendre les produits au prix CAF pour éviter les désagréments qui peuvent en découler.

Pour ne pas subir les effets de fuites de capitaux ou épargne à l'étranger entraînant l'aggravation du déficit de la balance commerciale, le Gouvernement a rendu obligatoire la souscription de l'assurance transport des importations auprès des compagnies locales. Mais les mesures mises en place pour appliquer cette décision n'ont pas suivi. Elles ont plutôt occasionné d'autres désordres (corruption, incivisme, indécatesse) compliquant davantage le travail des assureurs. Tout de même ces derniers peuvent se ressaisir en demandant au Gouvernement d'assumer sa responsabilité ou encore à se lancer dans la sensibilisation des opérateurs du commerce international fiant ainsi aux effets que l'obligation d'assurance

pourrait apporter à leurs affaires. En outre, nous estimons que d'autres sociétés ou filiales ne tarderont pas d'être créées au Tchad pour que les assureurs tchadiens trouvent l'aide de leurs confrères dans l'accomplissement de cette tâche.

BIBLIOGRAPHIE

1. OUVRAGES

Secrétariat du GATT. Résultat des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay : textes juridiques, 2^e édition, Paris, 2000, 591 p

Sous la direction de Dominique NJINKEU et Hugo CAMERON. L'aide pour le commerce et le développement. L'Harmattan, 2009. 591 p

STIGHLITZ Joseph E. Un autre monde contre le fanatisme du marché. Edition Fayard, 2008. 563 p

HAKIM Ben Hammouda. L'Afrique et l'OMC : les 100 mots clés. Edition Maisonneuve la rose, 2005. 119 p

Michel RAINELLI. L'Organisation mondiale du commerce. 8^e 2dition La Découverte, 2007.117 p

J. Paveau F. Duphil (éd). Exporter : Pratique du commerce international. 19^e édition Foucher, 2006. 654p

Anne –Marie H. Assi-Esso, J. Issa-Sayegh et J. Lohoues-Oble. CIMA : droit des assurances. Collection Droit Uniforme Africain. Édition Bruyant, Bruxelles 2002, 475 p

2. MANUELS ET PUBLICATIONS

CNUCED, Manuel de facilitation du commerce 2^e partie : Notes techniques sur les mesures essentielles de facilitation du commerce. New York et Genève, 2006. 109 p

Afrique Assurance numéro 001, Publication de l'Institut International des Assurances (IIA) Yaoundé, 1^{er} Semestre 2010

Risque n°71, L'assurance, pierre de touche du développement africain, Septembre 2007

République du Tchad/ Ministère de l'économie et du plan/ INSEED, Statistique du commerce extérieur, Années 2004, 2005, 2006, 2007, 2008

3. COURS

Victor Emmanuel BOKALLI, cours de Droit des Transports, 18^e promotion

BOORTE, Cours d'Assurance de Transport, 19^e Promotion

4. LEGISLATION

Code des Assurances des Etats membres de la CIMA. Edition 2009

Arrêté N° 2062/PM/MCIA/02 du 09 octobre 2002 portant création du comité de suivi des Accords de l'Organisation Mondiale du Commerce (CNS-OMC-TCHAD)

Décret N° 736/PR/MFM/DG/CSA/85 du 19 novembre 1985 pris en application des articles 3 et 5 de l'ordonnance N° 9/PCSM/SGG du 30 juin 1977 et rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation

Arrêté N° 0019/MFM/MEC/SCA/86 du 02 Avril 1986 portant application de Décret n° 736/PR/MFM/DG/SCA/85 du 19/11/85

5. Sites internet

Site de l'OMC : www.wto.org

Site de la FANAF : www.fanaf.org

Site de l'IIA : www.iiayounde.com

ANNEXES

REPUBLIQUE DU TCHAD

PRIMATURE

MINISTRE DU COMMERCE,
DE L'INDUSTRIE ET DE L'ARTISANAT

Visa : SGG^{CF}

* UNITE TRAVAIL PROGRES *

Arrêté N°²⁰⁶²-----/PM/MCIA/02
portant création d'un Comité National
de Suivi des Accords de l'Organisation Mondiale du
Commerce (CNS-OMC-TCHAD)

Le Premier Ministre,
Chef du Gouvernement

Vu la Constitution ;
Vu le Décret n° 265/PR/02 du 11 juin 2002 portant nomination du
Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
Vu le Décret n° 276/PR/SPM/02 du 12 juin portant remaniement du
Gouvernement ;
Vu le Décret N° 331/PR/PM/2002 du 26/07/02 portant structure
générale du Gouvernement et attributions des ses membres ;
Vu la Recommandation N° 1/99/UEAC-011-CM-02 relative au
lancement des activités des Comités Nationaux de Suivi des Accords
de l'OMC ;
Sur proposition du Ministre du Commerce, de l'Industrie et de
l'Artisanat.

ARRETE

Article 1er/ Il est crée au sein du Ministère du Commerce, de l'Industrie et
de l'Artisanat un Comité National de Suivi des Accords de l'Organisation
Mondiale du Commerce (CNS-OMC-TCHAD).

Article 2 Ce Comité a pour mission de :

- assurer le suivi des Accords de l'OMC et leurs implications sur
l'économie du Tchad d'une part, de déterminer les voies optimales de leur
mise en adéquation par rapport aux autres accords liés au commerce

auxquels le Tchad a adhéré en vue d'une application judicieuse d'autre part ;

- sensibiliser les acteurs économiques et les décideurs sur les droits et obligations qui découlent de ces Accords et analyser les contraintes et les opportunités offertes ;
- concevoir les programmes de vulgarisation de ces accords et définir des mesures d'accompagnement aptes à optimiser leur impact sur l'économie du Tchad ;
- prospector les voies et moyens pour renforcer les capacités des agents de l'Etat et ceux du secteur privé afin de stimuler les échanges commerciaux du Tchad avec les pays voisins et les autres partenaires ;
- formuler et harmoniser les positions nationales en matière de négociations commerciales multilatérales ;
- dégager une position nationale sur les négociations futures.

Article 3 le CNS-OMC-TCHAD est composé des cadres de l'administration publique, du secteur privé et de la société civile repartis comme suit :

Primature -----	1
Ministère du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat -----	5
Ministère des Finances et de l'Economie -----	2
Ministère du Tourisme -----	1
Ministère de l'Agriculture -----	1
Ministère de l'Elevage -----	1
Ministère des Postes et Télécommunications -----	1
Ministère de la Santé Publique -----	1
Ministère des Affaires Etrangères -----	1
Ministère de la Communication -----	1
Ministère de l'Environnement et de l'Eau -----	1
Ministère de l'Enseignement Supérieur -----	1
Chambre de Commerce -----	1
Conseil National du Patronat -----	1
Association pour la Défense des Droits de Consommateurs -----	1
Union des syndicats du Tchad -----	1
Ligue Tchadienne des Droits de l'Homme -----	1

Article 4 Le suivi et l'exécution des activités du CNS-OMC-TCHAD sont assurés par la Direction du Commerce (Division du Commerce Extérieur) fonctionnant comme Point focal du Comité National de Suivi des Accords de l'OMC.

Article 5 Les membres du Comité National de Suivi des Accords de l'OMC sont nommés intuitu personae par arrêté du Ministre du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat sur proposition de leur institution respective.

Article 6 le CNS-OMC-TCHAD peut faire appel à toute personne ou institution susceptible de l'aider dans l'accomplissement de sa mission

Article 7 Le CNS-OMC-TCHAD définit ses modalités de fonctionnement. Il peut créer des sous commissions spécifiques.

Article 8 Le CNS-OMC-TCHAD est rattaché au niveau régional à la Commission permanente du Commerce et des Investissements de la CEMAC à laquelle il communique les rapports semestriels ou annuels de ses travaux pour diffusion dans les Etats membres.

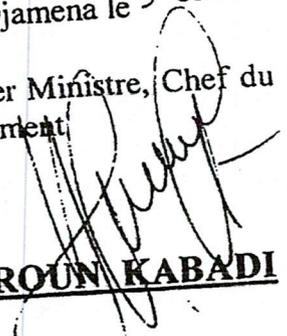
Article 9 Le CNS-OMC-TCHAD peut bénéficier des subventions, dons et legs en numéraire ou en nature de l'Etat, des organismes de coopération bilatérales et/ou multilatérales.

Article 10 les autres modalités de fonctionnement du Comité peuvent être définies par arrêté du Ministre du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat.

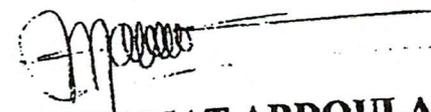
Article 11 Le Ministre du Commerce, de l'Industrie et de l'Artisanat est chargé de l'application du présent arrêté qui prend effet à compter de la date de sa signature et sera enregistré et publié au journal officiel de la République.

Fait à N'Djamena le 9 OCT. 2002

Le Premier Ministre, Chef du
Gouvernement


Dr HAROUN KABADI

Le Ministre du Commerce,
De l'Industrie et de l'Artisanat


MAHAMAT ABDOULAYE

/A.ND.L./19/3/86

REPUBLIQUE DU TCHAD

Unité-Travail-Progress

MINISTRE DES FINANCES & MATERIELS

SECRETARIAT D'ETAT

DIRECTION GENERALE

ARRÊTE N° 0019 /MPH/MEC/DG/SCA/86.

Portant Application du Décret n° 736/PR/MPH/DG/SCA/85 du 19/II/85, Notamment son Art.II.-

Le 11) MINISTRE DES FINANCES ET MATERIELS

Le 11) MINISTRE DE L'ECONOMIE ET DU COMMERCE

Acte Fondamental de la République ;

Décret n° 025/P.CE/SCCE du 18/10/82 portant publication de l'Acte Fondamental de la République ;

Les Décrets n° 298/PR/CAB/84 du 24/07/84 et n° 666/PR/CAB/85 du 28/09/85 portant remaniements Ministériels ;

l'Ordonnance n° 09/PCSM/SGG du 30/06/77 portant organisation de l'Industrie des Assurances en République du Tchad.

Sur proposition du DIRECTEUR GENERAL DU MINISTERE DES FINANCES ET MATERIELS,

ARRÊTE

1° - L'obligation d'assurance instituée par le Décret n° 736 s'applique aux facultés ou marchandises à l'importation dont la valeur FOB atteint 500 000 (CINQ CENT MILLE) Francs Cfa.

2° - Le mode d'assurance est librement fixé par les parties.

Toutefois, à défaut d'une couverture "TOUS RISQUES", l'assurance doit être faite, en cas de transport maritime, aux conditions minima de la garantie "FRANCS D'AVARIE PARTICULIERE sauf... (FAP sauf)"

Pour tout autre mode de transport, l'assurance obligatoire est limitée à la couverture "PERTE TOTALE".

Tout le transport est maritime dès lors qu'il comporte un trajet maritime, si minime soit-il.

Article 1° - Les marchandises ou facultés transportées doivent être garanties depuis le port ou l'aéroport d'embarquement jusqu'au point de livraison au Tchad.

Les parties peuvent convenir d'une couverture d'assurance portant sur les risques préliminaires au voyage maritime ou aérien.

Article 4° - L'assurance souscrite sur les marchandises à l'importation susvisées donne lieu à la délivrance d'un Certificat d'assurance conforme au modèle annexé au présent Arrêté.

Article 5° - Le Certificat d'assurance est établi en six exemplaires et ventilé comme suit : 5 exemplaires à ...

- I exemplaire pour le Service du Commerce Extérieur du Ministère de l'Economie et du Commerce ;
- I exemplaire pour le Service des Finances Extérieures du Ministère des Finances et Matériels ;
- I exemplaire à la Direction des Douanes et Droits Indirects ;
- l'original, à présenter à l'Assureur, en cas de réclamation ou de sinistre ;
- et I exemplaire pour ses propres archives ;
- le sixième exemplaire est conservé par l'Assureur.

En cas de perte ou de vol du Certificat d'assurance, l'Assureur délivre un duplicata sur simple demande de la personne au profit de laquelle le Certificat Original a été délivré.

Article 6°/ - Toute licence d'importation doit être délivré en valeur FOB (Coût et Fret) uniquement.

Article 7°/ - Pour tous les Contrats d'approvisionnement, lorsque l'assurance porte sur la période correspondant à la durée du contrat, il est délivré un seul Certificat d'assurance dans les conditions fixées à l'article V ci-dessus.

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

Article 8°/ - En cas de modification du Contrat commercial, le Contrat d'assurance fait l'objet, le cas échéant, d'avenant délivré sans frais par l'Assureur dans les conditions fixées aux articles VI & VII ci-dessus.

Article 9°/ - En application des dispositions de l'article II du Décret n° 736/PR/MFM/DG/SCA/85 susvisé, les Contrats d'importation conclus antérieurement à la signature dudit Décret dont la valeur FOB atteint 500 000 (CINQ CENT MILLE) Francs Cfa doivent, dans un délai de six mois, à compter de la date de prise d'effet du présent Arrêté, faire l'objet d'une assurance souscrite auprès d'un organisme agréé en République du Tchad.

Article 10°/ - Le Directeur du Commerce, le Directeur des Douanes et Droits Indirects et le Chef du Service des Finances Extérieures sont chacun, en ce qui le concerne, chargés de l'application du présent Arrêté qui prend effet à compter de la date de sa signature./-

Fait à N'DJAMENA, le 02 AVRIL 1986

MINISTRE DES FINANCES & MATÉRIELS

LE MINISTRE DE L'ECONOMIE & DU COMMERCE

MINISTRE DES FINANCES ET MATERIELS

SECRETARIAT D'ETAT AU MINISTERE DES FINANCES ET MATERIELS

DIRECTION GENERALE

DECRET N° 736 /PR/MFM/DG/SCA/85

PRIS EN APPLICATION DES ARTICLES 3 ET 5 DE L'ORDONNANCE N° 9/PCSM/SGG DU 30 JUIN 1977 ET RENDANT OBLIGATOIRE L'ASSURANCE DES MARCHANDISES OU FACULTES A L'IMPORTATION.

VISA : SGG

Handwritten initials

De/SCA

99/12/85 SCA

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
CHEF DE L'ETAT
PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES

- VU L'Acte Fondamental de la République
- VU Le Décret n° 25/PCE du 18 Octobre 1982 portant publication de l'Acte Fondamental
- VU Les Décrets n° 298/PR/CAB/4 du 24/07/84 et 666/LR/CAB/85 du 28/09/85 portant réorganisation ministérielle
- VU L'Ordonnance n° 9/PCSM/SGG du 30 Juin 1977 Portant Organisation de l'Industrie des Assurances en République du TCHAD

SUR PROPOSITION DU MINISTRE DES FINANCES ET MATERIELS

DECRETE

ARTICLE I : Les personnes physiques ou morales de droit public ou privé sont assujetties à l'obligation de souscrire une assurance auprès d'une entreprise d'assurances agréée au TCHAD pour toute importation de marchandises ou facultés sur le Territoire de la République du TCHAD.

Cette assurance peut être souscrite directement auprès de l'Organisme visé à l'alinéa précédent ou par l'intermédiaire des personnes physiques ou morales habilitées, conformément à la réglementation en vigueur à présenter des opérations d'assurances au TCHAD.

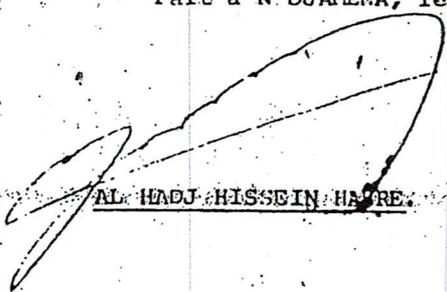
ARTICLE II : Un Arrêté fixera les conditions d'application du présent Décret, notamment la valeur minima des marchandises ou facultés importées à partir de laquelle il y a obligation d'assurance ainsi que les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs d'assurance.

ARTICLE III : Toute infraction aux dispositions de l'article 1er ci-dessus est punie d'une amende égale à 25 % de la valeur de la marchandise ou faculté importée et d'un emprisonnement de 12 mois au maximum ou de l'une de ces deux peines seulement.

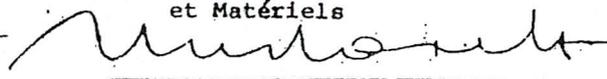
ARTICLE IV : Le Ministre des Finances et Matériels et le Ministre de l'Economie et du Commerce sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent Décret qui prendra effet à compter de la date de sa signature et sera enregistré et publié au Journal Officiel de la République.

Fait à N'DJAMENA, le 19 NOVEMBRE 1965

Le Président de la République


AL HADJ HUSSEIN HAIRE

- Le Ministre des Finances
et Matériels


ELIE ROMBA

- Le Ministre de l'Economie et
du Commerce

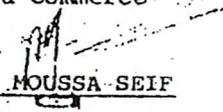

ADOUM MOUSSA SEIF

TABLE DES MATIERES

Dédicace.....	i
Remerciement.....	ii
Liste des sigles et abréviation.....	iii
Liste des tableaux.....	iv
Résumé.....	vi
Abstract.....	vii
Sommaire.....	viii
Introduction	1
1 ^{ère} partie : les accords de l'OMC et les implications pour les PMA.....	4
Chapitre I – connaissance de l'OMC et ses accords.....	5
Section I – Historiques, fonctionnement et rôle de l'OMC.....	5
§1 – Le GATT.....	5
A – Sa création.....	5
B – Ses reformes.....	7
§2 –L'OMC.....	8
A – Les organes.....	9
1 – La Conférence Ministérielle.....	9
2 – le Conseil Général.....	9
3 – Un conseil pour chaque grand domaine du commerce et d'autres organes.....	9
4 – Les organes de base.....	10
5 – Le secrétariat de l'OMC.....	10
B - Structure de l'OMC.....	11
§3 – Rôle de l'OMC.....	12
A – Assistance aux pays en développement et aux pays en transition.....	12
B – Aide spéciale à la promotion d'exportation.....	13
C – Elaboration des politiques économiques.....	13

	72
D – Transparences.....	13
Section II – les accords de l’OMC.....	14
§1 – Accord multilatéraux sur le commerce des marchandises.....	14
A – Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce.....	14
B – Accord sur l’agriculture.....	15
1 – accès au marché.....	15
2 – Soutien interne.....	16
3 – Subvention à l’exportation.....	16
C – Accord sur l’application des mesures sanitaires et phytosanitaires.....	17
D – Accord anti dumping.....	18
E – Règles d’évaluation de la valeur en douane.....	19
F – Accord sur l’inspection avant expédition.....	19
G – Accord sur les règles d’origine.....	20
H – Accord sur les procédures de licence.....	20
I – Accord sur les subventions et mesures conservatoires.....	21
J – Accord sur les sauvegardes.....	21
§2 – Accord général sur le commerce des services (AGCS).....	22
§3 – Accords sur les aspects de droit de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (ADPIC).....	23
A – Protection de propriété intellectuelle.....	24
1 – Droit d’auteur.....	24
2 – Marque de fabrique ou de commerce.....	24
3 – Indication géographique.....	24
4 – Dessins et modèles industriels.....	25
5 – Brevets.....	25
B – Moyens de faire respecter les droits.....	25
C Transfert de technologie.....	26
§4 – Le système de règlement des différends.....	26
Chapitre II – les implications des accords sur le commerce extérieur du Tchad.....	28

	73
Section I – la mise en œuvre des accords.....	29
Section II – L’importance du commerce extérieur du Tchad.....	30
§1 – Au niveau des exportations.....	30
§2 – au niveau des importations.....	33
Section III Renforcer la capacité en vue de la participation commerciale.....	35
§1 – Le Cadre Intégré pour les PMA.....	35
§2 – §L’aide pour le commerce.....	37
§3 – perspective d’une intégration régionale.....	38
II ^{ème} partie : Les problématiques de l’assurance transport et ses perspectives.....	40
Chapitre I – Situation de l’assurance transport au Tchad.....	41
Section I – Présentation du marché tchadien de l’assurance transport.....	41
§1 – Cadre juridique de l’assurance transport.....	41
A – Responsabilités des transporteurs.....	42
B – La solution : l’assurance AD-VALOREM.....	43
§2 – les garanties en assurance transport.....	43
§3 – les différents types de police.....	44
Section II – L’apport de l’assurance transport.....	44
§1 – La part de l’assurance transport.....	45
§2 – Le manque à gagner.....	46
§3 – Les insuffisances relevées.....	48
A – Problèmes liés au fonctionnement du marché.....	48
B le comportement des importateurs.....	49
C – Le non-respect de l’obligation d’assurance.....	50
Chapitre II – Les perspectives du développement de l’assurance transport.....	52
Section I – la responsabilité de l’Etat.....	52
Section II – les rôles des compagnies d’assurance.....	53
§1 – les actions commerciales.....	54
§2 – la prise en compte des aspects techniques.....	55

	74
A – Politique de tarification et de souscription.....	55
1 – recours aux organisations internationales.....	55
2 – augmenter la conservation du marché.....	55
B – La prévention et le règlement des sinistres.....	56
Conclusion.....	58
Bibliographie.....	61
Annexes.....	63

