

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



INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)
BP: 1575 Yaoundé - Tel: (00237) 22 20 71 52 Fax: (00237) 22 20 71 51
Email: iiia@iiacameroun.com
Site web: <http://www.iiacameroun.com>

THEME:

**REGLES DE L'OMC ET DEVELOPPEMENT
DE L'ASSURANCE TRANSPORT AU
CAMEROUN**

**Mémoire de fin de formation en vue de l'obtention du Diplôme d'Etudes
Supérieures Spécialisées en Assurances (DESS-A)**

**Présenté et soutenu par
NONO NKOUANKAM Berlin**

Sous la direction de :

**Mr Marc PATISSIER
Directeur Général Adjoint d'Allianz
Cameroun Assurances**

Année académique 2008-2010 (19^{ème} Promotion DESS-A)

REMERCIEMENTS

Je tiens tout particulièrement à remercier l'ÉTERNEL TOUT PUISSANT, qui a toujours veillé sur chacun de mes pas, et sans qui ce travail n'aurait su prendre corps.

Je remercie la Direction Générale de l'IIA, le corps enseignant de l'Institut, ainsi que la Direction Nationale des Assurances du Cameroun pour les efforts consentis afin que nous bénéficions d'une formation de qualité.

Je dis également merci à la Direction Générale d'Allianz Cameroun, ainsi qu'à l'ensemble de son personnel pour m'avoir accueilli et réservé un suivi attentionné tout au long de mon stage.

Merci à M. Marc PATISSIER qui, malgré ses trop nombreuses occupations a tenu à diriger ces travaux et a trouvé du temps pour le faire.

Mes remerciements à M. Roger SIEWE NGANJUI, M. KOUNG Bienvenu, Mme Julienne SOGNYEMB, Mme Evelyne TCHUSSEN et M. Georges NSEME pour m'avoir écouté et m'avoir fait bénéficier de leurs conseils et suggestions.

Je tiens à exprimer ma profonde gratitude à toutes les personnes qui ont contribué de près ou de loin, à l'élaboration de ce mémoire.

Ma profonde gratitude et ma reconnaissance vont vers ma famille. Mon père et à ma mère, qui ont toujours été mes modèles de vie. La famille TCHAYEP qui malgré leurs modestes moyens, m'ont accueilli et permis de poursuivre mes études en toute quiétude. Je pense également à Benzo, Edith, Lyne, Sandrine et mon amie Adèle qui ont toujours été à mes côtés. Enfin je ne remercierai jamais assez mon frère aîné Thomas pour son sacrifice et son dévouement, c'est à lui et au souvenir d'Arlexe, Eugenie, Charles et de son épouse Alice, que je dédie ce travail.

LISTE DES SIGLES ET ABREVIATIONS

ADPIC	Aspects des Droits de Propriété Intellectuelle qui touchent au Commerce
AGCS	Accord Général sur le Commerce des Services
ASAC	Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun
CCI	Chambre de Commerce International
CICA	Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances
CIF	Cost, Insurance and Freight
CIMA	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
CNUCED	Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement
CRCA	Commission Régionale de Contrôle des Assurances
DTS	Droits de Tirages Spéciaux
FAP	Franc d'Avarie Particulière
FFSA	Fédération Française des Sociétés d'Assurances
FMI	Fond Monétaire International
FOB	Free On Board
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade
GUCE	Guichet Unique des opérations du Commerce Extérieur
IUMU	International Union of Marine Underwriters
LCL	Less Container Load
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
ONU	Organisation des Nations Unies
SRCC	Strikes, Riots and Civil Commotions

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1 : Textes rendant obligatoire l'assurance des marchandises importées dans la zone CIMA.....	17
Tableau 2 : Echanges des biens en Milliards de F CFA	22
Tableau 3 : Chiffre d'affaires transport en Milliards de F CFA	23

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : Evolution des échanges extérieurs de biens	22
Figure 2 : Evolution du chiffre d'affaires de la branche transports	23
Figure 3 : Importation en FAP Sauf pour le dédouanement	48
Figure 4 : Importation en Tous Risques (Police d'abonnement)	49

RESUME

Le Cameroun, comme bon nombre d'Etats de la CIMA a malgré la ratification des accords de l'OMC, maintenu la loi sur l'obligation d'assurance des marchandises à l'importation. Cette loi discriminante avait été prise dans le souci de favoriser le développement de la branche transports. C'est dans ce contexte que ce travail traite des « *Règles de l'OMC et développement de l'assurance transport au Cameroun* », avec pour objectif d'explorer les voies et moyens à prendre pour permettre l'éclosion véritable de cette branche.

Le premier élément majeur de notre étude porte sur la domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation : son origine, son caractère protectionniste, donc contraire aux valeurs défendues par l'OMC, et son impact sur le chiffre d'affaires de la branche transports. Il ressort de cette première analyse que cette domiciliation n'a pas véritablement profitée aux assureurs transports, suite aux nombreuses difficultés rencontrées dans l'application de la loi sur la domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation.

L'absence de culture de l'assurance au sein de la population résume toutes ces difficultés, raison pour laquelle nous relevons par la suite les limites de responsabilité du transporteur international de marchandises, et faisons un rappel du rôle de l'assurance transport et des généralités sur l'assurance des facultés transportées par voie maritime.

Dans un second temps, nous avons posé la question de savoir si l'essor de la branche transports ne passait pas par la suppression de la loi sur l'obligation d'assurance à l'importation, en relevant les arguments des uns et des autres autour de la libéralisation ou non de cette branche. Après avoir donné notre avis sur la question, nous avons proposé un certain nombre de mesures à mettre en œuvre pour un développement réel de cette branche.

Le transport constitue la première branche de la CIMA en termes de profit. La CIMA doit particulièrement veiller au développement de cette branche, qui certainement aiderait nos compagnies d'assurances à améliorer leur assise financière.

ABSTRACT

Like many other countries of CIMA, Cameroon has maintained the law on merchandise's insurance obligation at importing despite the ratification of world trade organisation's (WTO) agreement. This discriminating law had been taken to favour transport branch's growth. It is in this context that these reports deal with *“Règles de l'OMC et développement de l'assurance transport au Cameroun”*, with the aim to explore how to develop this branch.

The first major point of our study stays on domiciliation of merchandise's insurance at importing: its origin, its protectionist character, so contrary to the values defended by WTO and its impact on the turnover's transport branch. It emerges from this first analysis that transport's insurers have not genuinely taken advantage from this domiciliation, due to difficulties that came up against the implementation of the law on merchandise's insurance obligation at importing.

Lack of insurance's culture in the bosom of the population summarizes these difficulties, that's why by the following we enhance international carrier's liability limits, and we remind the role of transport insurance and the generalities on cargo transport by sea's insurance.

In the second time, we have asked ourself if the transport branch's development didn't pass by the abolition of the law on merchandise's insurance obligation at importing, by giving ones and another's opinions on the liberalisation or not of this branch. After giving our opinion on the question, we suggested some measures to put in place for a real development of this branch.

Transport is the first insurance branch of the CIMA in term of profit. CIMA's guiding must particularly watch over for the development of this branch, which certainly could help our companies to ameliorate their financial situation.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	i
INTRODUCTION GENERALE	1
Partie I : L'OMC et la domiciliation de l'assurance transport en zone CIMA.....	4
Introduction à la première partie	5
Chapitre 1 : L'Organisation mondiale du commerce	6
I- Eléments essentiels	7
II- Accords de l'OMC.....	8
III- L'Organisation.....	10
IV- Les arguments en faveur d'un commerce ouvert	13
Chapitre 2 : Impact de la domiciliation sur le chiffre d'affaires de la branche transports	15
I- La domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation	16
II- Difficultés d'application des recommandations de la CNUCED	19
III- Evolution des échanges internationaux des biens et impact sur le chiffre d'affaires transport	22
Conclusion sur la première partie.....	25
Partie II : L'enjeu de la réglementation sur l'assurance transport.....	26
Introduction à la deuxième partie.....	27
Chapitre 1 : La protection relative du contrat de transport	28
Introduction.....	29
I- Convention de Bruxelles du 25 août 1924	30
II- Les Règles de Hambourg.....	32
III- La Convention de Rotterdam	34
Conclusion	35
Chapitre 2 : Perspectives de développement de l'assurance transport	36
Introduction.....	37
I- Rôle de l'assurance transport	38
II- Généralités sur l'assurance des facultés transportées par voie maritime.....	39
III- Que risque-t-on de perdre ou de gagner en libéralisant l'assurance des facultés à l'importation ?	45
IV- Que devons nous faire pour développer l'assurance transport, malgré les difficultés du terrain ?	46
Conclusion	51
Conclusion sur la deuxième partie.....	52
CONCLUSION GENERALE	53
BIBLIOGRAPHIE	55

INTRODUCTION GENERALE

Le commerce est essentiel à la prospérité et au bien-être social de l'humanité. Une grande partie des marchandises que nous achetons, des services que nous utilisons et des aliments que nous consommons dépend du commerce extérieur. Les exemples de ce commerce dans la vie de tous les jours sont si nombreux qu'on ne les remarque pas toujours : certains se rendent au travail avec une voiture fabriquée au Japon, qui consomme un carburant importé du Moyen-Orient. D'autres roulent sur un vélo fabriqué en Chine, avec des pneus Malaisiens. Tel ordinateur vient de Corée et utilise des logiciels Américains, et il est très probable que notre café du matin soit importé du Kenya, de Colombie, de Tanzanie ou d'Equateur¹.

Autrement dit, le commerce enrichit nos vies en élargissant nos choix et en nous ouvrant l'esprit à des cultures nouvelles. Il relie les peuples au sein d'un réseau dynamique et complexe de relations commerciales. C'est le rôle de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) d'établir les règles ainsi que de préserver et de nourrir ce réseau d'activité commerciale. Elle s'y attèle essentiellement en prônant une libéralisation tout au moins progressive des économies des pays membres, notamment ceux de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA). Quel avantage y a-t-il pour un pays à ouvrir son commerce à la concurrence étrangère ? Quelle est l'incidence de cette ouverture sur le volume des échanges internationaux des biens du Cameroun ?

Cette mondialisation de notre économie implique des déplacements de plus en plus fréquents et importants de marchandises et des outils de transport de plus en plus spécialisés. Tous ces déplacements sont exposés à des risques importants et ont besoin d'être protégés. L'assurance transport, de par la sécurité qu'elle offre aux investisseurs devient alors « l'annexe indispensable et universelle à tous les contrats de ventes ou d'achats de marchandises, en particulier à tous les contrats impliquant un transport international de marchandises »².

¹ OMC « L'OMC... Pourquoi elle est importante », Brochure d'information pour la quatrième Conférence ministérielle de l'OMC, octobre 2001, p.1.

² *L'assurance Transport au service des chargeurs et du développement du commerce international* ; communication de M. Jérôme YETMAN, Douala, le 9 Novembre 2007.

Ainsi, le rôle de l'assurance transport est de procurer aux professionnels du transport, aux chantiers de constructions, aux industriels et commerçants une protection efficace contre les risques de pertes et d'avaries que courent navires, aéronefs et marchandises et de fournir une sécurité d'autant plus indispensable à leurs entreprises que les capitaux engagés sont considérables.

Mais pour l'assurance de leurs importations, les pays de la CIMA n'ont pas laissé le choix à leurs chargeurs, qui doivent l'effectuer auprès des compagnies d'assurances locales. En effet, dans le souci de développer le secteur des assurances dans les pays en développement, la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) avait en 1975, c'est-à-dire bien avant leur adhésion à l'OMC, conseillé à ces pays de pratiquer cette discrimination contraire aux principes de l'Organisation³ et qui aujourd'hui est plus que jamais décriée.

Cette domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation n'a pas véritablement profitée aux compagnies d'assurances, dû en grande partie aux nombreuses difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des lois prises pour son application.

En termes de profit, le transport est la première branche de la CIMA avec un ratio combiné moyen de 30%⁴. Dans un contexte où le renforcement de la position financière et l'accroissement du potentiel de conservation propre des compagnies d'assurances de la zone CIMA sont d'actualité, le développement de cette branche semble être l'une des solutions à envisager.

Il ne s'agira pas pour nous de faire une analyse introspective des accords de l'OMC, mais de nous intéresser à son impact sur le volume des échanges extérieur des biens et le chiffre d'affaires de la branche transports. De même, nous nous intéresserons principalement au transport de marchandises par voie maritime pour au moins trois raisons.

³ La non-discrimination est l'idée phare de l'OMC, qui impose la non-discrimination entre produits indigènes et étrangers lorsqu'ils sont comparables.

⁴ Claver OLANDZOGO, Directeur Technique et Commercial aux Assurances Générales du Congo (AGC) « L'enjeu de la réglementation sur l'assurance transport » Communication, 2009.

D'abord, plus de 90% des échanges extérieurs du Cameroun sont effectués par voie maritime.

Ensuite, à l'image des autres pays de la CIMA, à part l'existence de quelques navires de plaisance, le pays ne dispose plus véritablement d'assurances corps et de responsabilité.

Enfin, les compagnies locales ne servent que de boîte aux lettres pour les risques importants (plates formes de forage et d'exploitation « offshore », corps de véhicules aériens) à cause de leur faible capacité financière.

Que faire pour développer la branche transports au Cameroun ? Ce développement passe-t-il par la libéralisation de l'assurance des facultés à l'importation ?

La réponse à toutes ces interrogations n'est guère automatique et nécessite que nous déroulions notre exposé en deux parties. La partie I consacrée à l'OMC et la domiciliation de l'assurance transport en zone CIMA. La partie II traite l'enjeu de la réglementation sur l'assurance transport.

La première partie est subdivisée en deux chapitres : le chapitre 1 s'intéresse à l'OMC, et le chapitre 2 étudie l'impact de la domiciliation sur le chiffre d'affaires de la branche transports.

La deuxième partie est également répartie en deux chapitres : le chapitre 1 examine la protection relative du contrat de transport, et enfin le chapitre 2 qui analyse les perspectives de développement de l'assurance transport.

PARTIE I :
L'OMC ET LA DOMICILIATION DE L'ASSURANCE TRANSPORT
EN ZONE CIMA

Introduction à la première partie

Membre de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) dès sa création en 1995, le Cameroun comme bon nombre d'Etats de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA) a sans doute voulu bénéficier des bienfaits que pouvait procurer à son économie l'adhésion à cette organisation. C'est ainsi que des barrières à la libre circulation des biens ont été progressivement levées, entraînant un flux de plus en plus croissant de marchandises. Mais quand au commerce des services d'assurances, dans le souci de maîtriser localement l'assurance de ses importations, la loi sur la domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation a été maintenue.

La domiciliation peut être définie comme : « Un lieu où un titre négociable est payable »⁵. Autrement dit, la loi sur la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation oblige les commerçants et industriels à couvrir leurs importations auprès des compagnies d'assurances locales. Dans un monde où la globalisation bat son plein, cette loi est de plus en plus perçue comme une entrave au commerce. Quels sont les arguments en faveur d'un commerce ouvert ? Le but visé par cette restriction a-t-il été atteint ?

Cette partie est composée de deux chapitres. Le chapitre 1 consiste à présenter l'OMC, ainsi que les arguments qui militent en faveur d'un commerce ouvert et, le chapitre 2 traite de l'impact de la domiciliation sur le chiffre d'affaires de la branche transports.

⁵ Le petit Larousse, 2002, P 344.

Chapitre 1 :

L'ORGANISATION MONDIALE DU COMMERCE

Le principe de la libre circulation des biens et services est reconnu par toutes les théories économiques comme un facteur de promotion de la croissance et d'amélioration du bien-être des populations. C'est cette reconnaissance qui a amené la plupart des nations à se réunir au sein de l'OMC, dont le rôle est de faire appliquer les accords internationaux, de régler les conflits commerciaux entre les nations et de développer les négociations commerciales.

Il ne s'agira pas pour nous ici de faire une analyse des différents accords de l'OMC, ni d'évaluer son apport réel aux différentes économies des pays membres.

Dans ce chapitre sur l'OMC, nous aborderons sobrement : ses éléments essentiels, ses principaux Accords, son organisation et les arguments en faveur d'un commerce ouvert.

I- Eléments essentiels

L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) est la seule organisation internationale qui s'occupe des règles régissant le commerce entre les Etats membres. Sa principale fonction est de favoriser autant que possible la bonne marche, la prévisibilité et la liberté des échanges.

Le résultat des actions menées par l'OMC, c'est une garantie pour les consommateurs et les producteurs. Ceux-ci savent en effet qu'ils peuvent bénéficier d'un approvisionnement répondant à leurs attentes et d'un choix de produits finis, de composants, de matières premières et de services plus large. Les producteurs et les exportateurs restent rassurés que les marchés étrangers leur resteront ouverts.

Le résultat, c'est aussi un monde économique plus prospère, plus pacifique et plus responsable. Car en réduisant les obstacles au commerce, l'OMC s'attaque également à d'autres obstacles qui se dressent entre les peuples et les pays.

I- Eléments essentiels

L'Organisation Mondiale du Commerce (OMC) est la seule organisation internationale qui s'occupe des règles régissant le commerce entre les Etats membres. Sa principale fonction est de favoriser autant que possible la bonne marche, la prévisibilité et la liberté des échanges.

Le résultat des actions menées par l'OMC, c'est une garantie pour les consommateurs et les producteurs. Ceux-ci savent en effet qu'ils peuvent bénéficier d'un approvisionnement répondant à leurs attentes et d'un choix de produits finis, de composants, de matières premières et de services plus large. Les producteurs et les exportateurs restent rassurés que les marchés étrangers leur resteront ouverts.

Le résultat, c'est aussi un monde économique plus prospère, plus pacifique et plus responsable. Car en réduisant les obstacles au commerce, l'OMC s'attaque également à d'autres obstacles qui se dressent entre les peuples et les pays.

Les décisions à l'OMC, sont prises pour la plupart par consensus entre tous les pays membres, avant d'être ratifiées par les parlements nationaux. Quant aux litiges commerciaux, ils sont soumis au mécanisme de règlement des différends de l'Organisation, qui est axé non seulement sur l'interprétation des accords et des engagements mais aussi sur la mise en conformité des politiques commerciales des différents pays avec ces derniers. Le risque de voir les différends dégénérer en conflits politiques ou militaires est ainsi amoindri.

Au cœur du système commercial multilatéral, se trouvent les Accords de l'OMC négociés, signés par les pays membres et ratifiés par leurs parlements. Ces accords constituent les règles juridiques de base du commerce international. Il s'agit essentiellement de contrats garantissant aux pays membres d'importants droits commerciaux. Ils contraignent également les gouvernements à maintenir leur politique commerciale à l'intérieur des limites convenues, dans l'intérêt de tous.

Bien que négociés et signés par des gouvernements, les accords visent à aider les producteurs de marchandises et de services, les exportateurs et les importateurs à mener à bien leurs activités.

L'objectif est d'améliorer le bien être des populations des pays membres.

II- Accords de l'OMC

Comment faire en sorte que le commerce soit aussi équitable et aussi libre que possible ?
En négociant des règles et en les respectant.

Les règles de l'OMC (les accords) résultent des négociations menées par les Etats membres. Celles 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 original de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (ou en anglais General Agreement on Tariffs and Trade : GATT).

Le GATT constitue désormais le principal recueil des règles de l'OMC pour ce qui est du commerce des marchandises. Le Cycle d'Uruguay a également abouti à l'établissement de nouvelles règles régissant le commerce des services, les aspects pertinents de la propriété intellectuelle, le règlement des différends et l'examen des politiques commerciales. Elles représentent au total quelques 30 000 pages, soit une trentaine d'accords et d'engagements distincts (que l'on appelle les listes), contractés par les différents membres dans des domaines spécifiques tels que l'abaissement des taux de droit ou l'ouverture du marché des services.

Ces accords permettent aux membres de l'OMC de gérer un système commercial non discriminatoire qui énonce leurs droits et leurs obligations. Chaque pays obtient l'assurance que ses exportations bénéficieront constamment d'un traitement équitable sur les marchés des autres pays et promet à son tour de traiter ainsi les importations arrivant sur son propre marché. Le système offre également aux pays en développement une certaine souplesse pour la mise en œuvre de leurs engagements.

2.1- Marchandises

De 1947 à 1994, le GATT était le centre de négociation de la réduction des droits de douane et autres obstacles au commerce; le texte de l'Accord général énonçait quant à lui des règles importantes, en particulier la non-discrimination⁶.

Depuis 1995, le texte actualisé du GATT constitue l'accord de référence de l'OMC pour ce qui est du commerce des marchandises. Il comporte des annexes portant sur des secteurs spécifiques, tels que l'agriculture et les textiles, et traitant de questions particulières telles que le commerce d'Etat, les normes de produits, les subventions et les mesures de lutte contre le dumping.

2.2- Services

Les banques, les compagnies d'assurances, les entreprises de télécommunication, les organisateurs de voyages, les chaînes d'hôtels et les sociétés de transport qui souhaitent 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). Les membres de l'OMC ont également accepté des engagements dans le cadre de l'AGCS en vertu desquels ils doivent déclarer les secteurs qu'ils sont disposés à ouvrir à la concurrence étrangère et dans quelle mesure ces marchés sont ouverts.

2.3- Propriété intellectuelle

L'Accord de l'OMC sur la propriété intellectuelle peut être assimilé à un ensemble de règles régissant le commerce et l'investissement dans le domaine des idées et de la créativité. Ces règles prévoient les modalités selon lesquelles le droit d'auteur, les brevets, les marques, les indications géographiques utilisées pour identifier des produits, les dessins et modèles industriels, les schémas de configuration des circuits intégrés et les renseignements non divulgués tels que les secrets commerciaux en d'autres termes la «propriété intellectuelle» devraient être protégés lorsqu'il y a échanges commerciaux.

⁶ La non discrimination est l'idée phare de l'OMC et comporte deux volets : l'égalité de traitement pour tous les membres de l'OMC, et la non discrimination entre les produits indigènes et étrangers lorsqu'ils sont comparables.

2.4- Règlement des différends

La procédure prévue par l'OMC pour résoudre les litiges commerciaux dans le cadre du Mémorandum d'accord sur le règlement des différends est essentielle pour faire respecter les règles et, partant, veiller à ce que les échanges se fassent sans heurts.

Les pays portent leurs différends devant l'OMC lorsqu'ils estiment que les droits que leur confèrent les accords sont violés. Les décisions rendues par des experts indépendants, spécialement nommés, se fondent sur l'interprétation des accords et des engagements pris par les différents pays.

Le système encourage les pays à régler leurs différends par la voie de la consultation. En cas d'échec, ils peuvent suivre une procédure soigneusement définie, comportant plusieurs étapes, qui prévoit une décision éventuelle par un groupe spécial et la possibilité de faire appel de cette décision sur des points de droit.

Le nombre de différends soumis à l'OMC (plus de 300 en dix ans) témoigne de la confiance portée à l'organisation.

2.5- Examen des politiques

Le Mécanisme d'examen des politiques commerciales vise à améliorer la transparence et la compréhension des politiques adoptées par les pays et à évaluer leur impact. Nombre de membres estiment en outre que ces examens leur fournissent en retour des informations constructives sur leurs pratiques.

Tous les membres de l'OMC doivent faire l'objet d'un examen périodique, chaque examen donnant lieu à la préparation d'un rapport par le pays intéressé et d'un rapport par le Secrétariat de l'Organisation.

III- L'Organisation

3.1- Fonctions

Le principal objectif de l'OMC est de favoriser autant que possible l'harmonie, la liberté, l'équité et la prévisibilité des échanges. Elle s'acquitte de cette mission en:

- administrant les accords commerciaux ;
- servant de cadre aux négociations commerciales ;
- réglant les différends commerciaux ;
- examinant les politiques commerciales nationales ;
- aidant les pays en développement dans le domaine de la politique commerciale par le biais de l'assistance technique et des programmes de formation ;
- coopérant avec d'autres organisations internationales.

3.2- Structure

L'OMC compte plus de 153 membres, qui représentent plus de 97% du commerce mondial. Une trentaine d'autres pays négocient actuellement leur adhésion à l'Organisation.

Les décisions sont prises par l'ensemble des membres. Elles le sont normalement par consensus. Un vote à la majorité est également possible, mais l'Organisation n'a jamais recouru à cette procédure, qui était extrêmement rare à l'époque du prédécesseur de l'OMC, le GATT. Les Accords de l'OMC ont été ratifiés par les parlements de tous les pays membres.

L'organe suprême de décision de l'OMC est la Conférence ministérielle, qui se réunit au moins tous les deux ans.

Ensuite, le Conseil général (qui rassemble normalement les ambassadeurs et les chefs de délégation à Genève, mais parfois aussi des fonctionnaires envoyés par les capitales des pays membres), qui se réunit plusieurs fois par an au siège de l'Organisation à Genève. Le Conseil général se réunit également en tant qu'Organe d'examen des politiques commerciales et en tant qu'Organe de règlement des différends.

Enfin, le Conseil du commerce des marchandises, le Conseil du commerce des services et le Conseil des aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (Conseil des ADPIC), qui présentent des rapports au Conseil général.

De nombreux comités spécialisés, groupes de travail et groupes d'experts s'occupent des domaines visés par les différents accords et d'autres domaines tels que l'environnement, le développement, les candidatures à l'OMC et les accords commerciaux régionaux.

3.3- Secrétariat

Le Secrétariat de l'OMC, qui se trouve à Genève, est composé d'environ 625 fonctionnaires et a à sa tête un Directeur général. Son budget annuel est d'environ 189 millions de francs suisses.

Il n'a pas de bureaux en dehors de Genève. Étant donné que les décisions sont prises par les membres eux-mêmes, le Secrétariat n'est pas investi du pouvoir décisionnel qui incombe aux autres organes exécutifs internationaux.

Les principales fonctions du Secrétariat consistent à fournir un appui technique aux différents conseils et comités, ainsi qu'aux conférences ministérielles, à offrir une assistance technique aux pays en développement, à analyser le commerce mondial et à exposer les activités de l'OMC à l'opinion publique et aux médias.

Le Secrétariat fournit également certaines formes d'assistance juridique dans le cadre du règlement des différends et donne des avis aux gouvernements des pays qui souhaitent devenir Membres de l'OMC.

Cette radioscopie de l'OMC se termine par la justification d'un système commercial ouvert, fondé sur des règles convenues au niveau multilatéral.

IV- Les arguments en faveur d'un commerce ouvert

Du point de vue économique, la justification d'un système commercial ouvert fondé sur des règles convenues au niveau multilatéral est fort simple et relève essentiellement du bon sens commercial. Elle est cependant également étayée par les faits : l'évolution du commerce international et de la croissance économique depuis la seconde guerre mondiale. Les droits de douane sur les produits industriels ont fortement fléchi et sont en moyenne inférieurs à 5% dans les pays industrialisés. Au cours des 25 premières années qui ont suivi la guerre, la croissance de l'économie mondiale était de 5% par an en moyenne, ce taux élevé étant en partie imputable à la réduction des obstacles au commerce. La croissance du commerce mondial a été encore plus rapide, avec un taux moyen d'environ 8% pendant cette période.

Les données montrent qu'il y a un lien statistique indiscutable entre libéralisation du commerce et croissance économique. D'après la théorie économique, ce lien s'explique par le fait que tous les pays, y compris les plus pauvres, ont des ressources humaines, industrielles, naturelles, financières qu'ils peuvent exploiter pour produire des biens et des services destinés à être vendus sur le marché intérieur ou à l'étranger. La science économique nous enseigne que nous pouvons tirer parti du commerce de ces biens et services. En d'autres termes, le principe de l'"avantage comparatif" signifie que les pays prospèrent d'abord en tirant profit de leurs ressources pour concentrer leurs efforts sur ce qu'ils peuvent produire dans les meilleures conditions, et ensuite en échangeant ces produits contre ceux que d'autres pays produisent dans les meilleures conditions.

Par ailleurs, les politiques commerciales libérales qui garantissent la circulation sans restriction des biens et des services accroissent la concurrence, encouragent l'innovation et engendrent le succès. Elles amplifient le bénéfice que l'on peut retirer de la production la mieux conçue et effectuée au meilleur prix.

Le succès dans le commerce, cependant, n'est pas un phénomène statique. Telle entreprise parfaitement compétitive sur un marché pour un produit peut devenir moins compétitive par rapport à une autre lorsque le marché évolue ou lorsque des techniques nouvelles permettent de fabriquer un produit moins cher et meilleur. Les producteurs sont encouragés

à s'adapter progressivement et de façon relativement indolore. Ils peuvent fabriquer des produits nouveaux, trouver un nouveau "créneau" dans leur branche d'activité existante ou se lancer dans des domaines nouveaux.

L'expérience montre que la compétitivité peut aussi passer d'un pays à l'autre. Un pays qui a peut-être été favorisé par des coûts de main-d'œuvre moins élevés ou par d'abondantes ressources naturelles peut perdre sa compétitivité pour certains biens ou services à mesure que son économie se développe. Toutefois, grâce à l'effet de stimulation exercé par l'ouverture de l'économie, il peut redevenir compétitif pour d'autres biens ou services. En l'espèce, il s'agit d'un processus graduel.

Néanmoins, la tentation de refuser le défi que représentent des importations compétitives est toujours présente. Et les gouvernements des pays riches sont davantage susceptibles de céder à l'appel de la sirène du protectionnisme, dans le but d'en retirer un avantage politique à court terme, en accordant des subventions, en imposant des formalités administratives complexes et en se retranchant derrière des objectifs généraux légitimes, tels que la préservation de l'environnement ou la protection des consommateurs, comme prétexte pour protéger les producteurs.

La protection conduit à terme à des producteurs hypertrophiés et inefficaces offrant aux consommateurs des produits dépassés et peu attrayants. En fin de compte, malgré la protection et les subventions, les usines doivent fermer leurs portes et les emplois disparaissent. Si d'autres gouvernements de par le monde appliquent eux aussi les mêmes politiques, les marchés se contractent et l'activité économique mondiale ralentit. L'un des objectifs que les gouvernements visent à travers les négociations de l'OMC est d'empêcher une telle dérive destructive vers le protectionnisme, et qui va à l'encontre du but recherché.

Pourtant, malgré les bienfaits qu'ils ont reconnu à la libéralisation en adhérant à l'OMC, les pays de la CIMA ont jusqu'ici adopté une attitude protectionniste en maintenant la loi sur la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation. Quelles sont les origines de cette domiciliation ? Les résultats escomptés ont-ils été atteints ? Nous chercherons à répondre à ces questions dans le chapitre suivant.

Chapitre 2 :

IMPACT DE LA DOMICILIATION SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES DE LA BRANCHE TRANSPORTS

Nombreux sont les pays qui bien qu'ayant signé les accords de l'OMC, maintiennent ou prennent des mesures restrictives pour préserver certains secteurs jugés sensibles de leur économie. Tel est le cas des pays de la CIMA en général, et Camerounaise en particulier qui, par des mesures législatives et réglementaires interdisent à leurs commerçants et industriels de souscrire une assurance auprès des compagnies d'assurances étrangères pour la couverture de leurs importations.

Quel est l'origine de la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation ?
L'objectif visé par cette domiciliation a-t-il été atteint ?

La réponse à ces questions fera l'essentiel de ce chapitre.

I- La domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation

1.1- Origine

Jusqu'en 1975, les exportateurs Européens faisaient systématiquement payer les assurances transports dans leurs pays (pays du vendeur, de l'expéditeur). Les compagnies d'assurances locales ne profitaient pas de cette assurance à l'importation.

Lors de la 7^{ème} réunion de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) tenue à Genève en Novembre 1975, soucieuse du développement du secteur des assurances dans les pays en voie de développement, la CNUCED avait demandé au groupe de 77 pays d'interdire l'incoterm CIF (Cost, Insurance and Freight) à l'importation et d'imposer l'importation uniquement en FOB (Free On Board).

Dans les années qui ont suivi, tous les pays de la CICA (Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances des Etats Africains) actuellement CIMA, avaient pris des mesures

I- La domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation

1.1- Origine

Jusqu'en 1975, les exportateurs Européens faisaient systématiquement payer les assurances transports dans leurs pays (pays du vendeur, de l'expéditeur). Les compagnies d'assurances locales ne profitaient pas de cette assurance à l'importation.

Lors de la 7^{ème} réunion de la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) tenue à Genève en Novembre 1975, soucieuse du développement du secteur des assurances dans les pays en voie de développement, la CNUCED avait demandé au groupe de 77 pays d'interdire l'incoterm CIF (Cost, Insurance and Freight) à l'importation et d'imposer l'importation uniquement en FOB (Free On Board).

Dans les années qui ont suivi, tous les pays de la CICA (Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances des Etats Africains) actuellement CIMA, avaient pris des mesures prescrivant que les importations se feroient FOB, obligeant ainsi les importateurs à couvrir les risques maritimes auprès de compagnies d'assurances locales. Une telle décision s'explique par le fait que les pays importateurs supportent toujours les conséquences des pertes et d'avaries en même temps que les frais d'assurance. Il est donc logique que les couvertures d'assurances soient effectuées localement afin de pouvoir les soumettre à un contrôle effectif. En 1973, les pays de la CICA atteignaient à peine 15% des primes d'assurance maritime de leurs pays, les autres 85%, soit la quasi-totalité, étaient souscrites à l'extérieur⁷.

Le Cameroun était le premier pays de la CICA à prendre cette obligation par la **Loi n° 75/14 du 08/12/1975** (rendant obligatoire l'assurance des marchandises ou facultés à l'importation).

⁷ Claver OLANDZOGO « L'enjeu de la réglementation sur l'assurance transport », Communication, 2009, p 14.

Tableau 1: Textes rendant obligatoire l'assurance des marchandises importées dans la zone CIMA

PAYS	TYPE D'ASSURANCE	Référence texte
Bénin	Facultés transportées	Déc. 08/403 du 01-01-84
Burkina Faso	Facultés transportées	Ord. n°83/022 du 17-11-83 et déc. d'appli. 84/329
Cameroun	Facultés transportées	Loi n°75/14 du 08-12-75 déc. d'appli du 06-08-76
Centrafrique	Facultés transportées	Ord. n°83/02 du 02-08-83 et déc. d'appli. 84/128 du 27-04-84
Congo	Facultés transportées	Arrêt 8562 du 26-03-83
Côte d'Ivoire	Facultés transportées	Lois n°84/485 du 23-07-86 et déc. d'appli. n° 86/486 du 01-07-86
Gabon	Facultés transportées	Ord. N°6/79/PR MINCOFIN 22-02-79
Mali	Assurance Maritime	Lois 81/78 du 15-09-81
Niger	Facultés transportées	Ord. 85/15 du 23-05-85
Sénégal	Facultés transportées	Lois 83/47 du 18-02-83 et déc. d'appli. 83/1201 du 24-11-83
Tchad	Facultés transportées	Déc. 736 du 15-11-85
Togo	Facultés transportées	NC

Le tableau synoptique susvisé, montre que les autorités des Etats avaient réagi favorablement à la recommandation de la CNUCED visant à développer l'industrie des Assurances dans nos pays.

Le Code CIMA est complété par les législations nationales. Selon :

- **L'article 278** du code (Titre II du Livre II), l'assurance des facultés à l'importation revêt un caractère obligatoire dans la mesure où les législations nationales le prévoient et est alors régie par les dispositions spécifiques de ces législations.
- **L'article 308** : Il est interdit, sauf dérogation expresse du Ministre en charge des assurances, de souscrire une assurance directe concernant une personne, un bien ou une responsabilité, situé sur le territoire d'un Etat membre auprès d'une entreprise étrangère qui ne se serait pas conformée aux prescriptions de l'article 326.

1.2- Le Bilan de l'application des recommandations de la CNUCED

- Les Etats ont effectivement domicilié l'assurance des marchandises importées en prenant des textes réglementaires en la matière.
- Le chiffre d'affaires de la branche transport maritime qui était au maximum de 15% varie aujourd'hui entre 50 et 60%, selon les marchés⁸.
- Les compagnies d'assurances Africaines ont réalisé des bénéfices importants dans cette branche, qui est la plus bénéfique de la zone CIMA, avec un ratio combiné de 30%.

Ratio combiné

On appelle ratio combiné le « Rapport de la somme des frais de gestion et du coût des sinistres sur le total des primes encaissées par une compagnie d'assurance »⁹. Un ratio supérieur à 100 % ne permet pas à la compagnie d'assurance de réaliser un profit, sauf si les produits financiers (dividendes, intérêts, loyers et plus-values) viennent plus que compenser l'insuffisance des primes par rapport aux coûts d'assurance. C'est une mesure d'efficacité de la gestion des compagnies d'assurance au même titre, dans son principe, que le coefficient d'exploitation pour les banques par exemple.

⁸ Claver OLANDZOGO « L'enjeu de la réglementation sur l'assurance transport », Communication, 2009, p 17.

⁹ MAIGA ISSA MAHAMADOU, Cours de Contrôle de Gestion, IIA, cycle III/DESS-A, février 2010, p 12.

1.3- Une domiciliation contraire aux Règles de l'OMC

En signant les Accords de l'OMC, chaque Etat s'engage à ne prendre aucune mesure restrictive à l'accès des produits (biens ou services) des autres Etats signataires sur son marché. Or, la domiciliation de l'assurance transport à l'importation favorise les assureurs nationaux en pénalisant la concurrence étrangère, ce qui constitue une forme de protectionnisme et attise les foudres des libéraux.

En plus, un taux de prime « FAP SAUF » arrêté à 0,2% applicable sur la valeur agréée de la marchandise avec un minimum de F CFA 10 000 par certificat¹⁰ a été unilatéralement imposé aux chargeurs par les assureurs transports. Or selon l'IUMU (International Union of Marine Underwriters) appuyée notamment par la Chambre de Commerce Internationale (CCI) et l'OMC, on doit leur laisser la possibilité de choisir librement leurs garanties d'assurance en négociant sans contraintes les polices et clauses qui s'adaptent le mieux à la nature de leurs biens et aux risques auxquels ils peuvent être exposés¹¹.

Cependant, l'application de l'obligation de domiciliation de l'assurance à l'importation connaît aujourd'hui diverses fortunes d'un pays à un autre, contrairement à l'obligation d'assurance automobile qui elle ne connaît aucun obstacle dans presque tous les pays.

II- Difficultés d'application des recommandations de la CNUCED

L'application de l'obligation d'assurance à l'importation connaît encore des obstacles dans certains marchés de la CIMA, notamment au Cameroun.

Par la **loi n° 75/14 du 8 décembre 1975**, il a été institué une obligation d'assurance des marchandises ou facultés à l'importation. L'article 1^{er} de ce texte dispose que : "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 Cameroun pour toute importation de marchandises ou facultés sur le territoire de la République Unie du Cameroun". "Toute infraction aux dispositions de l'article 1^{er} ci-dessus est punie d'une

¹⁰ ASAC, Communiqué portant harmonisation du certificat d'assurance maritime, 2002, p 2.

¹¹ Site de la Fédération Française des Sociétés d'Assurances (FFSA), www.ffsa.fr

amende égale à 25 % de la valeur de la marchandise ou faculté importée et d'une peine d'emprisonnement de 12 mois au maximum ou de l'une de ces deux peines seulement", précise l'**article 3** de ce même texte.

Le **décret n° 76/334 du 6 août 1976**, pris en application de la loi susvisée, fixe un seuil pour les facultés ou marchandises à l'importation dont la valeur FOB ou valeur de la marchandise à son point de sortie est de F CFA 500 000.

Dans la pratique, on note peu d'engouement de la part de nos importateurs à s'acquitter de cette assurance qui pourtant est obligatoire et ce, en dépit des contrôles effectués à la douane et au GUCE (Guichet Unique des Opérations du Commerce Extérieur). Ces contrôles ont pour mission de vérifier l'existence des certificats d'assurance dans toutes les déclarations d'importation d'un montant FOB égale ou supérieur à F CFA 500 000, et de sanctionner les importateurs qui n'auraient pas assuré leurs marchandises et ce, conformément à la réglementation.

Une étude de l'Association des Sociétés d'Assurances du Cameroun (ASAC) menée conjointement avec le GUCE, estime qu'entre 60 et 80% de marchandises importées soumises à l'obligation d'assurance échappent au contrôle des assureurs. En effet, si certains opérateurs économiques de bonne foi vont spontanément vers les assureurs pour la couverture de leurs biens, d'autres contournent les textes grâce à la corruption rampante en milieu douanier. C'est ainsi que des importateurs négocient et obtiennent pour des voitures, les colisages en conteneurs LCL/LCL et autres biens des valeurs au point de sortie inférieures à F CFA 500 000, ce qui les exonèrent de l'obligation et réduit au passage leurs droits de douane. Quand bien même les valeurs de ces biens au point de sortie ne sont pas négociées à la baisse, c'est le taux de pénalité prévu par les textes qui l'est.

En outre, le marché voit s'évader selon les premières estimations 2 à 3 milliards de F CFA par an¹², du fait des fraudes multiples constatées sur les certificats maritimes harmonisés émis par les compagnies. Des chargeurs non avisés trouvent facilement aux abords du port

¹² ASAC

un agent qui leur délivre des faux certificats d'assurance pour le dédouanement de leurs marchandises.

Aussi, les certificats de complaisance sont un frein à l'évolution du chiffre d'affaires transport des compagnies. En effet, nombreux sont les chargeurs qui ne prennent une couverture d'assurance que pour satisfaire à l'obligation. Ainsi, ils attendent l'arrivée de leurs marchandises pour prendre uniquement la garantie minimale « FAP Sauf » exigée par la loi pour le dédouanement des importations.

Enfin, la sous tarification, pratiquée par la majorité des compagnies génère des pertes de primes importantes. Du fait de la concurrence, certaines compagnies acceptent des primes sans commune mesure avec le risque couvert. Cette sous tarification empêche ces compagnies de faire face à leur charge de sinistres, ce qui a pour effet de ternir l'image des assureurs. En effet, malgré la faible sinistralité de la branche, les capitaux couverts sont généralement importants, d'où l'impossibilité de faire face à leurs engagements en cas de sinistre.

Le problème majeur pour l'application de ce texte est le manque de sensibilisation du public au départ. En effet, le législateur aurait dû préparer les esprits avant la publication du texte en question. C'est une démarche qui devrait être menée, en collaboration avec la chambre de commerce.

Toutefois, le fait de contourner l'obligation d'assurance pénalise l'Etat qui perd ses taxes sur les contrats d'assurance.

Il n'existe cependant aucune restriction majeure quant au commerce des biens. Malgré les difficultés évoquées ci-dessus, l'évolution du chiffre d'affaires transport a-t-il suivi celle des échanges de biens ?

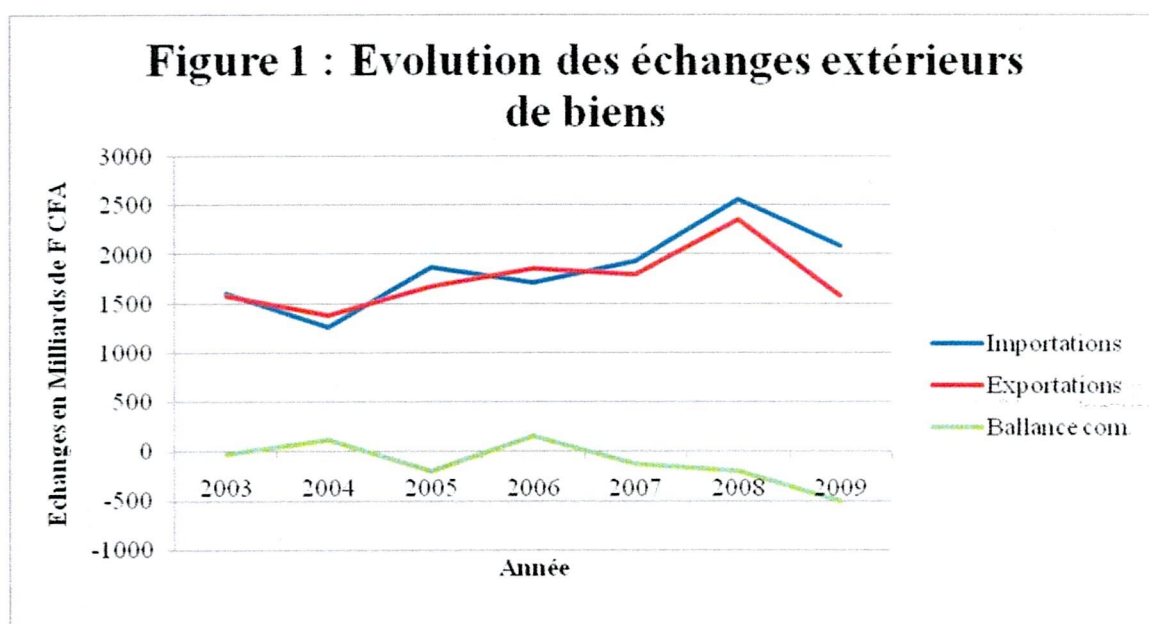
III- Evolution des échanges internationaux des biens et impact sur le chiffre d'affaires de la branche transports

3.1- Evolution des échanges extérieurs de biens

Tableau 2 : Echanges de biens en Milliards de FCFA

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Importation	1 602,3	1 264,2	1 873,3	1 708,0	1 930,7	2 561,2	2 084,3
Exportations	1 576,4	1 383,8	1 673,1	1 862,6	1 800,7	2 358,4	1 582,8
Balance com.	-25,9	119,6	-200,25	154,68	-129,93	-202,73	-501,47

Source : INS/Douane



Depuis la signature des accords de l'OMC et l'avènement de la mondialisation, le volume des importations au Cameroun n'a cessé de croître globalement au fil des années. Les importations du Cameroun sont passées de F CFA 1 602,30 Milliards (2003) à F CFA 2 561,2 Milliards (2008), soit une augmentation sensible de 60 % en 5 ans.

Pour la période 2003-2008, les exportations ont été multipliées par 1,5, ce qui représente 50 % d'accroissement. La baisse observée en 2009 étant dû au caractère provisoire de ces chiffres.

La libéralisation semble avoir permis une participation de plus en plus accrue du pays au commerce international.

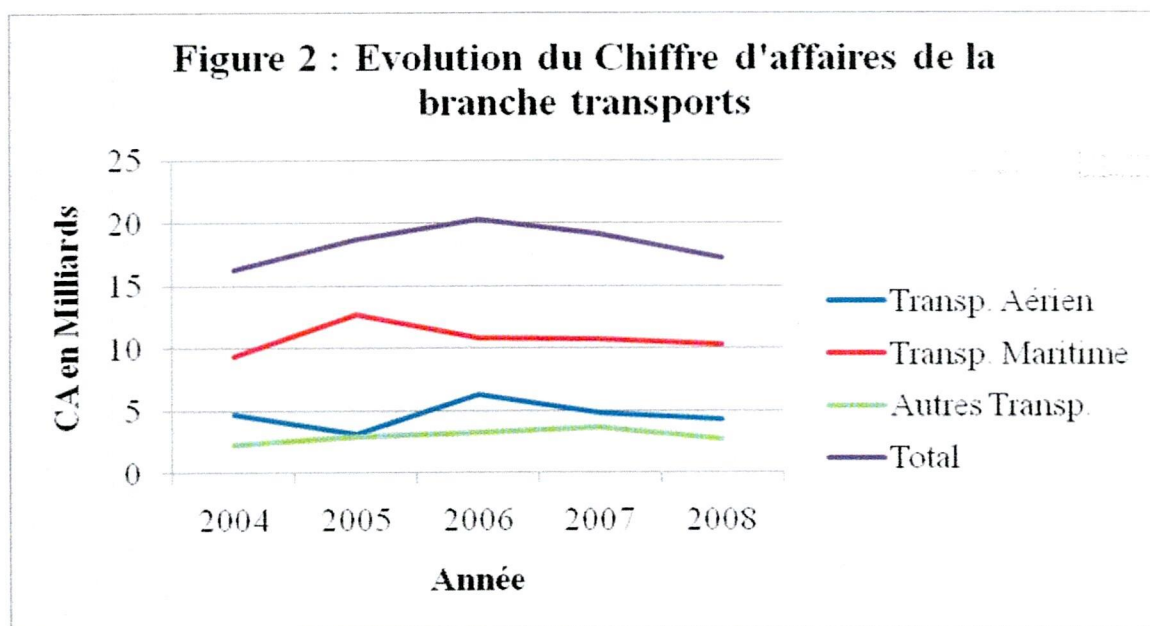
A première vue, cette tendance semble inversée sur le marché de l'assurance transport, malgré l'obligation d'assurance à l'importation.

3.2- Evolution du chiffre d'affaires transport

Tableau 3 : Chiffre d'affaires transport en Millions de FCFA

	2004	2005	2006	2007	2008
Transp. Aérien	4,67	3,12	6,26	4,80	4,29
Transp. Maritime	9,37	12,77	10,91	10,75	10,33
Autres Transp.	2,30	2,90	3,180	3,64	2,67
Total	16,33	18,79	20,35	19,20	17,30

Source : ASAC



Mars 2005 marque le début du contrôle de l'authenticité du certificat d'assurance harmonisé (institué le 1^{er} octobre 2002) au niveau de la cellule ASAC du GUCE, ce qui a permis d'obtenir une amélioration significative du chiffre d'affaires transport qui, est passé de F CFA 16,33 Millions en 2004 à F CFA 20,35 Millions en 2006, soit une croissance de 25%. Par la suite, en plus des dysfonctionnements évoqués plus haut, s'est ajoutée

l'apparition de faux certificats de plus en plus authentiques, entraînant de nouveau une baisse progressive de la production. Ainsi, l'embelli F CFA 20,35 Milliards obtenu en 2006 est descendu progressivement à F CFA 17,30 Milliards en 2008, soit une diminution de F CFA 3,10 Milliards en 2 ans seulement.

A cause d'une tendance généralisée à la sous tarification que l'on observe en ce moment sur le marché et les problèmes liés à l'application de la **loi 75/14** citée plus haut, les prévisions pour les années avenir ne sont guères reluisantes, si rien n'est fait pour arrêter cette hémorragie.

Conclusion à la première partie

Parvenu au terme de cette première partie, nous avons tour à tour fait un aperçu de l'OMC, des principales composantes de ses Accords, ainsi que des arguments en faveur de l'ouverture. Ensuite, nous avons évoqué la domiciliation de l'assurance transport en zone CIMA, son origine, son caractère protectionniste, les difficultés de son application, enfin son impact sur le chiffre d'affaires transport suite à l'absence d'entrave au commerce des biens.

Il ressort de tout ce qui précède que bien qu'ayant suivi les recommandations de la CNUCED, les assureurs transports n'ont pas véritablement bénéficié de cette domiciliation, dû entre autres aux fraudes multiples constatées sur les certificats maritime harmonisés, à la corruption rampante en milieu douanier, aux certificats de complaisance, et à la sous tarification. C'est fort de tout ce désagrément et de la pression des partisans du libéralisme que l'hypothèse de voir le rêve de ces derniers se réaliser n'est plus exclue. L'assurance transports peut-elle survivre à la levée de l'obligation ? Nous répondrons à cette question dans la partie suivante après avoir listé les arguments des uns et des autres.

PARTIE II :
L'ENJEU DE LA REGLEMENTATION SUR L'ASSURANCE
TRANSPORT

Introduction à la deuxième partie

La prise de mesures légales et réglementaires pour protéger la branche maritime et transports dans le but de favoriser son développement n'est pas propre aux pays en développement, notamment ceux de la CIMA. En effet, afin de se doter de réelles capacités dans le domaine maritime et transports, la France avait par une ordonnance de 1945 créé le « Groupement de Réassurances Maritimes » auquel les compagnies d'assurances autorisées à souscrire des affaires maritimes étaient tenues de céder obligatoirement une partie des risques¹³. Ce groupement à caractère protectionniste disparaît en 1960, avec l'évolution libérale engendrée par le Marché commun.

Depuis des décennies, l'International Union of Marine Underwriters (IUMU), appuyée notamment par la Chambre de Commerce International (CCI) et l'OMC militent en faveur de la liberté de l'assurance transport et prône avec ces organisations l'élimination progressive de toutes mesures restrictives. Est-il temps qu'avec de plus en plus de voies d'appel à la libéralisation de l'assurance transport, que l'on procède aussi à la suppression de la loi sur l'obligation d'assurance à l'importation ? La seule chose à laquelle nous sommes certains est que l'objectif recherché par la domiciliation, qui était de favoriser le développement de la branche transports, n'est pas encore atteint. Que faire pour développer la branche transports ? Ce développement passe-t-il par la levée de l'obligation ? Avant de répondre à ces questions au chapitre 2, il convient que nous levions dans l'esprit des chargeurs toute équivoque sur l'utilité de l'assurance transport, en relevant au chapitre 1 les limites de responsabilité du transporteur international de marchandises.

¹³ Jean-Patrick Marcq *Les fondamentaux de l'Assurance : Risques et assurances transports*, Paris Editions l'Argus de l'Assurance, 2003, p 130.

Chapitre 1 :
LA PROTECTION RELATIVE DU CONTRAT DE TRANSPORT

Introduction

La responsabilité du transporteur est définie par le contrat de transport, qui ne décharge pas complètement le chargeur du risque. En effet, le contrat de transport peut se définir ainsi : « C'est une convention par laquelle un professionnel du transport s'engage à effectuer l'opération matérielle de déplacement d'une marchandise d'un point à un autre moyennant un prix convenu »¹⁴.

Ainsi, l'obligation de résultat du transporteur ne s'applique qu'au transport proprement dit et sa responsabilité est régie par divers textes et conventions nationaux et internationaux.

Toutes ces conventions définissent le cadre de la responsabilité du transporteur en cas de dommages ou pertes causés aux marchandises qui lui ont été confiées.

Nous nous attacherons à expliquer la logique de fonctionnement des différents régimes de responsabilité des transporteurs sur le risque transport, uniquement en ce qui concerne les conventions internationales du transport maritime.

Que se passe-t-il si les marchandises sont endommagées en cours de transport alors qu'elles étaient sous la garde d'un transporteur et qu'aucun contrat d'assurance n'a été souscrit ?

¹⁴ Jean-Patrick Marcq, 2003 *Les fondamentaux de l'Assurance : Risques et assurances transports*, p 85, Paris Editions l'Argus de l'Assurance.

I- Convention de Bruxelles du 25 août 1924

Elle s'applique à tous les connaissements dans un Etat contractant et ne tient pas compte de la nationalité du navire, ni de la nationalité des parties.

1.1- Le principe de la responsabilité

La convention de Bruxelles impose seulement au transporteur maritime une obligation de diligence raisonnable (due diligence) pour assurer la navigabilité du navire transporteur. Le transporteur maritime est présumé responsable sauf s'il prouve que les pertes ou dommages proviennent d'un cas d'exonération.

Les cas d'exonération de responsabilités aggravent le risque en matière de marchandises transportées.

La convention de Bruxelles donne une liste impressionnante de cas d'exonération. Le transporteur maritime peut s'exonérer pour tous les dommages aux marchandises résultant de :

- l'innavigabilité du navire sauf diligence raisonnable du transporteur qu'il doit prouver ;
- la faute nautique ;
- l'incendie à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur (la charge de la preuve incombant au chargeur) ;
- les périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;
- les « actes de Dieu » (cas de force majeure). Une simple tempête ne suffit pas ;
- les faits de guerre ;
- le sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ;
- le vice caché échappant à une vigilance raisonnable ;
- la freinte ;
- l'insuffisance d'emballage ;
- la faute du chargeur ;

- l'insuffisance ou l'imperfection des marques.

La charge de la preuve incombe au transporteur.

1.2- Les limites de la responsabilité

La convention de Bruxelles originelle prévoit une indemnisation de 823,97 Droit de Tirages Spéciaux (DTS)¹⁵ par colis pour les marchandises emballées ou par unité pour les marchandises en vrac.

En ce qui concerne les pays qui ont ratifiés les protocoles de modification de la Convention de Bruxelles (les protocoles de Visby du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979), les limites de responsabilité applicables sont les suivants : 2 DTS par kilos de poids brut de marchandises perdues ou endommagées et 666,67 DTS par colis ou unité.

La limite la plus élevée étant applicable, le transporteur ne peut pas bénéficier de ces limites en cas de faute intentionnelle et de faute inexcusable ou de fraude.

1.3- Les délais de réclamation

En cas de dommages apparents, les réserves doivent être effectuées au moment de la livraison. Pour les dommages non apparents, elles doivent être adressées dans les trois jours de la livraison. Une lettre recommandée n'est pas nécessaire.

Il est toujours possible de rechercher la responsabilité du transporteur sans avoir adressé la lettre de réserve. Mais il faut prouver que les dommages existaient lors de la livraison car il ya présomption de bonne arrivée.

La prescription est fixée à un an.

¹⁵ 1 DTS = 700 FCFA

II- Les règles de Hambourg

Sous l'influence de l'évolution des échanges économiques internationaux, les juristes ont adaptés le régime de responsabilité du transport maritime en rédigeant les règles de Hambourg, dans l'objectif de mettre fin au régime de la liberté contractuelle totale aboutissant à l'exonération totale de la responsabilité des transporteurs maritimes. Celles-ci sont entrées en vigueur le 1^{er} novembre 1992 avec la 20^e signature nécessaire à leur mise en application.

Nous présentons ci-dessous les principales règles de Hambourg.

2.1- Elles s'appliquent à tout document de transport (art. 1^{er} § 6)

Elles s'appliquent à tout document de transport et non plus seulement au connaissement maritime.

2.2- Le domaine d'application dans le temps et l'espace (art. 4)

Il met fin au sectionnement du transport maritime (« palan à palan »). Dorénavant, la responsabilité du transporteur s'étend sur toute la période pendant laquelle les marchandises sont sous sa garde au port de chargement, pendant le transport et au port de déchargement.

2.3- Le fondement de la responsabilité (art. 5)

Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par les marchandises et du retard à la livraison à moins qu'il ne prouve qu'il a pris toutes les mesures qu'il pouvait raisonnablement être tenu de prendre pour éviter l'événement.

Du fait qu'aucun cas d'exonération de responsabilité n'ait été retenu, la faute nautique n'est plus un cas d'exonération. Deux exceptions sont néanmoins prévues :

- l'incendie où la victime doit prouver la faute ou la négligence du transporteur ;
- l'avarie commune (art. 24), qui permet au destinataire de refuser sa contribution si une faute du transporteur est établie ou si celui-ci ne peut s'exonérer.

2.4- Les limites de responsabilité

La majoration prévue par les règles de Visby a été réduite et elles ont été fixées à 2,5 DTS par kg et 835 DTS par colis ou paquet (pour les membres du FMI). Ces limites constituent une lente progression qui ne change pas fondamentalement les choses.

Toutefois, sont expressément cités dans le texte, les comportements du transporteur susceptibles de faire sauter les limitations, à savoir : la faute intentionnelle et la faute inexcusable.

2.5- La notion de transporteur substitué (art. 10)

Le texte instaure une action directe de l'ayant droit sur la marchandise à l'encontre du transporteur que s'est substitué contractuellement le commissionnaire de transport avec lequel il avait initialement conclu un accord.

En conséquence, l'ayant droit possède une double action, contre chacun des 2 transporteurs, sans cumul des limitations bien attendu.

2.6- La procédure des réserves

En ce qui concerne la conservation du droit du réceptionnaire et réserves contre le transporteur (art. 19), il y a ici extension des droits de l'ayant droit dans la mesure où :

- en cas de dommages non apparents : le délai pour porter des réserves a été porté à 15 jours ;
- la prescription de l'action est passée à 2 ans.

Dans les règles de Hambourg, il y a innovation en ce qui concerne les lettres de garanties (art. 6) :

- elles ne sont pas opposables au tiers ;
- elles entraînent déchéance du droit du transporteur à opposer ses limitations si une intention frauduleuse de sa part est établie.

Les pays occidentaux ont été jusqu'ici réticents à adhérer à ce texte en ce sens qu'il prévoit en son article 31 que l'Etat contractant devra dénoncer la convention de 1924 (convention de Bruxelles) en matière de connaissance.

III- La Convention de Rotterdam

Une nouvelle Convention des Nations Unies sur le transport international de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer a été adopté par l'Assemblée générale de l'ONU en décembre 2008. Elle n'entrera en vigueur qu'un an après sa ratification par 20 Etats. N'ayant pas pu obtenir les éléments nécessaires à son analyse, nous nous limiterons à mentionner son originalité.

Dans son application, la nouvelle convention se veut partiellement multi modal dans la mesure où, elle ne s'applique pas exclusivement aux transports maritimes, mais a vocation à s'appliquer aux transports multi modaux ayant une phase d'exécution maritime. Les nouvelles règles ont également l'avantage de la modernité, car elles consacrent un encadrement précis et détaillé du régime des contrats de transport constatés par un document électronique de transport.

Ainsi donc, si les marchandises sont endommagées en cours de transport alors qu'elles étaient sous la garde d'un transporteur et qu'aucun contrat d'assurance n'a été souscrit, le chargeur pourrait, du fait des limitations de responsabilité ou d'exonération du transporteur conserver une partie ou la totalité du préjudice subi, d'où un coup porté à son patrimoine.

Conclusion

Au travers de cette analyse des différents régimes juridiques applicables, nous constatons que le contrat de transport ne décharge pas complètement le chargeur du risque. En effet, bien que tenu d'une obligation de résultat, il est prévu selon les conventions non seulement une limitation de responsabilité pour le transporteur, mais aussi des cas d'exonération.

La responsabilité civile du transporteur doit être limitée vis à vis des marchandises transportées, car le transporteur transporte des marchandises qui en valeur dépassent de loin sa capacité financière (son capital et ses fonds propres).

Devant ce tableau de limitation de responsabilité et d'exonération du transporteur maritime en cas d'avarie à la marchandise, et pour se mettre à l'abri des pertes non remboursables, des risques d'insolvabilité du transporteur, il est recommandé à l'importateur de souscrire une police d'assurance couvrant sa marchandise contre les risques du transport.

Chapitre 2 :
PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE
TRANSPORT

Introduction

Le transport constitue l'un des éléments indispensables à la croissance et au développement socio économique. Un solide secteur de la branche transports lui permettrait de jouer pleinement son rôle.

Nous nous intéresserons particulièrement au transport des marchandises par voie maritime, pour la simple raison que 96% du commerce extérieur de notre continent s'effectuent par voie maritime¹⁶.

Les difficultés liées au développement de la branche transports ne sont pas propres à ce secteur. Il s'agit du problème de la culture d'assurance au sein de la population CIMA en général et Camerounaise en particulier. Que devons nous faire pour développer l'assurance transport, malgré les difficultés du terrain ? Avant de répondre à cette question, il est important que nous rappelions le rôle de l'assurance transport et les généralités sur l'assurance des facultés transportées par voie maritime.

¹⁶ Constantin ABENA NGUEMA « Impact des Accords de l'OMC sur l'économie du Cameroun, négociation et mise en œuvre », février 2006, p 16.

I- Rôle de l'assurance transport

Le rôle de l'assurance transport est de procurer aux professionnels du transport, armateurs, transporteurs aériens, aux chantiers de constructions, aux industriels et commerçants une protection efficace contre les risques de pertes et d'avaries que courent navires, aéronefs et marchandises et de fournir une sécurité d'autant plus indispensable à leurs entreprises que les capitaux engagés sont considérables.

De nos jours, les aléas du transport sont si nombreux que pratiquement tous les armateurs, compagnies aériennes ou chargeurs devraient prendre la précaution d'assurer leurs biens. Il n'y a d'ailleurs pas de banquier qui accepte d'ouverture de crédit sans cette garantie.

C'est le rôle fondamental et irremplaçable des assureurs transports, partenaires économiques des transporteurs et opérateurs du commerce international, de les garantir contre les conséquences financières résultant d'événements survenus au cours du transport. Ces événements peuvent être :

- la destruction partielle ou totale des biens de l'assuré ;
- les dommages causés à des tiers dont l'assuré est juridiquement responsable ;
- les pertes et avaries causées aux marchandises transportées vis-à-vis desquelles la responsabilité du transporteur peut être légalement ou contractuellement engagée.

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

Outre l'assurance des corps de navires de mer et de pêche, des unités fluviales, des engins de servitude, des structures de recherche et d'exploitation de pétrole ou de gaz en mer et des bateaux de plaisance, l'assurance maritime couvre les pertes et avaries matérielles subies par les marchandises transportées. De ce fait, elle joue le rôle d'un auxiliaire actif du commerce, car les risques de pertes et d'avaries sont si nombreux que l'attestation d'assurance transport est l'une des pièces exigées pour l'ouverture des crédits bancaires.

L'assurance maritime occupe toujours une place très importante dans l'assurance des marchandises transportées et cela pour une double raison :

- les marchandises exportées ou importées par voie maritime représentent toujours la part la plus importante en volume de notre commerce extérieur ;
- dans un but de simplification, les règles et principes de l'assurance maritime régissent l'ensemble du transport assuré, dès lors qu'il y a trajet maritime, même si une partie du voyage assuré est effectuée par un autre mode de transport (aérien, terrestre ou fluvial).

II- Généralités sur l'assurance des marchandises transportées par voie maritime

2.1- Facteurs influençant le coût de l'assurance

2.1.1- La nature de la marchandise

La marchandise peut être fragile, tentante donc volable, ou périssable. Pour les marchandises dangereuses, le coût de l'assurance est plus élevé.

2.1.2- La nature de l'emballage

Une marchandise à nu sur palette est plus exposée qu'une marchandise placée dans une caisse aux planches jointives.

2.1.3- Le mode de transport

En moyenne, l'assurance aérienne coûte trois à quatre fois moins chère que l'assurance maritime. Cette différence est même quelquefois plus accentuée dans les pays enclavés. L'une des raisons à cette différence est que le transport maritime requiert un emballage plus conséquent donc plus cher (en moyenne 2 à 3 fois plus cher) que le transport aérien.

2.1.4- L'itinéraire assuré

Il est évident que la prime est plus élevée pour un transport maritime empruntant des zones à risques comme le Canal de Suez ou le Golfe Arabe.

2.1.5- La nature des garanties couvertes

L'incoterm utilisé au contrat : une assurance de marchandises vendues FOB coûte moins cher au vendeur qu'une assurance CIF ou rendu. En matière de transport international, l'intéressé à la marchandise -c'est-à-dire celui qui supporte les risques du transport : le vendeur ou l'acheteur, selon l'Incoterm rendu- a le choix entre différentes formules d'assurance, de la moins à la plus étendue. C'est exactement comme en matière d'assurance automobile où l'assuré qui se couvre *au tiers* ou *tous risques* ne paiera pas la même prime.

2.2- L'assurance est adaptée aux risques du mode de transport choisi

En transport maritime on a :

2.2.1- Deux types d'avaries

Il faut soigneusement distinguer les avaries particulières des avaries communes.

2.2.1.1- Les avaries particulières

Les avaries particulières sont celles qui affectent en particulier la marchandise d'un des clients, et pas celles des autres. C'est le cas lorsqu'une marchandise est cassée ou souillée par des produits voisins, ou rayée en cours de transport. Cet aléa porte exclusivement sur l'envoi qui concerne une entreprise donnée.

2.2.1.2- L'avarie commune

« Il y a acte d'avarie commune quand, et seulement quand, intentionnellement et raisonnablement, un sacrifice extraordinaire est fait, ou une dépense extraordinaire encourue pour le salut commun, dans le but de préserver d'un péril les propriétés engagées dans une aventure maritime commune » (Règle A des Règles dites « d'York et d'Anvers », 1890 /1950). Telle est la définition attribuée à l'avarie commune.

La liste des dangers auxquelles les marchandises sont exposées lors d'un parcours maritime n'est pas exhaustive : jet à la mer (pour alléger le navire), incendie, échouement, collision, désarrimage par mer forte, avaries aux marchandises ou aux gouvernails, remorquage, détournement par un port de refuge, etc. Les marchandises sauvées à la suite d'un événement d'avarie commune contribuent au dédommagement des marchandises sacrifiées

pour le bien commun et aux avaries et frais supplémentaires supportés par le navire. Même si les marchandises n'ont pas souffert, elles peuvent (et c'est fréquent) être impliquées dans un événement d'avarie commune, tel qu'un remorquage.

L'avarie commune est un risque majeur extrêmement fréquent que l'opérateur avisé ne peut se permettre de négliger.

2.2.2- Les garanties

2.2.2.1- La garantie FAP (franc d'avarie particulière)

Cette garantie ne couvre pas les avaries particulières et couvre à contrario l'avarie commune.

2.2.2.2- La garantie FAP Sauf

Cette garantie couvre l'avarie commune et les avaries particulière subies par les marchandises à la suite de l'un des événements énumérés après le *sauf*.

2.2.2.3- La garantie tous risques

Comme son nom l'indique, cette garantie couvre tous les risques, de magasin à magasin, sur le transport maritime et les transports terrestres de début et de fin de parcours.

Elle couvre donc les avaries communes, les avaries particulières et les risques de vol total (d'un ou plusieurs colis) ou partiel (vol à l'intérieur des colis), ou perte et non livraison, ainsi que les frais et dépenses *raisonnablement* engagés pour préserver les marchandises assurées d'un dommage ou pour le limiter.

2.2.2.4- La garantie guerre et mines

Appelées par abréviation « *guerre et mines* » (en réalité, risques de guerre, et risques assimilés¹⁷), SRCC en anglais (*strikes, riots and civil commotions*), cette garantie est toujours couverte séparément des autres, sur un avenant spécial à la police d'assurance.

¹⁷ Guerres civiles, hostilités, représailles, torpilles, mines, accidents et fortunes de guerre, actes de sabotage ou de terrorisme, captures, prises, saisies, contraintes, émeutes, mouvements populaires, grèves, lock-out et piraterie...

Il est sage de s'assurer contre les dommages que peuvent provoquer de tels événements, d'autant plus que la prime n'est pas élevée : 0,03 % pour les parcours sans histoires, et 0,3 % pour la majorité des parcours à risques.

2.3- L'étendue et la durée des garanties

2.3.1- L'étendue

D'une manière générale, les assurances vont du magasin de départ au magasin d'arrivée, englobant ainsi, notamment pour les modes de transport maritime et aériens, les transports terrestres d'approche au port ou à l'aéroport de départ, et de fin de parcours.

Cette organisation est avantageuse pour l'assuré et lui évite de souscrire, pour une même marchandise, des polices différentes selon le mode de transport utilisé.

2.3.2- La durée

La prise de livraison par l'assuré ou la mise en entrepôt des marchandises sur son initiative met fin à l'assurance transport. Si l'un ou l'autre de ces événements tarde, la durée de l'assurance ne peut excéder en transport maritime un délai de soixante jours calculé depuis la fin du déchargement des facultés (ou marchandises transportées) assurées, du dernier navire de mer.

2.3.3- La valeur assurée

L'assurance transport ne porte que sur les éléments quantifiables. En matière de transport, ce qui est du domaine de l'hypothétique n'est pas assurable, par exemple un manque à gagner consécutif à une perte ou une avarie.

2.3.4- Les exclusions de l'assurance transport

Quelle que soit la garantie souscrite, sont exclus des risques couverts :

- le vice propre de la marchandise ;
- le défaut, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'emballage ;
- les chargements défectueux de marchandises à l'intérieur de caisses, de conteneurs, etc.

- la faute *inexcusable* de l'assuré, c'est à dire celle accomplie *témérairement et en sachant que* la perte ou le dommage en résulterait probablement ;
- et enfin, le préjudice commercial.

2.4- Auprès de qui s'assurer ?

Comme nous l'avons vu plus haut, la réglementation d'une douzaine de pays de la CIMA exige que l'assurance transport des facultés à l'importation soit couverte auprès d'une compagnie d'assurances de ces pays.

2.5- Les différentes polices

Un autre choix s'impose entre les différentes natures de polices proposées :

2.5.1- La police au voyage

Elle assure au coup par coup, et s'impose pour une expédition isolée.

2.5.2- La police à alimenter

Elle est particulièrement adaptée pour les gros contrats, dont on connaît le montant, l'échelonnement des expéditions, la nature du voyage et le mode de transport. Elle permet de définir très exactement les risques couverts et de négocier le montant de la prime.

L'assuré émet des *avis d'aliment* au fur et à mesure de la mise en risque des expéditions.

2.5.3- La police d'abonnement

Encore appelée « *police flottante* », elle couvre toutes les expéditions de l'assuré, à l'exportation comme à l'importation, pendant une année entière. Renouvelable par tacite reconduction, c'est en somme une police qui couvre l'activité totale de l'assuré concernant ses transports internationaux de marchandises.

Le taux d'assurance se négocie sous forme forfaitaire, quels que soient les marchandises et les voyages. Le paiement des primes se fait en régularisation, par des avis d'aliments mensuels, trimestriels ou même annuels, après le déplacement des marchandises.

2.5.4- La police tiers chargeur

Les transporteurs (compagnies maritimes et aériennes surtout) ou les transitaires la mettent à la disposition de leur clientèle. C'est généralement l'option retenue par les petites et moyennes entreprises qui trouvent pratique de confier à leurs prestataires de services l'assurance transport en même temps qu'elles leur confient le transport, le dédouanement, etc.

2.6- Le dossier de remboursement en cas de sinistre

En cas de survenance d'un sinistre, celui-ci doit être immédiatement déclaré, de même que doivent être accomplies les constatations d'usage comme l'expertise amiable ou judiciaire et le constat d'avaries.

Les documents nécessaires à toute réclamation :

- facture commerciale ;
- liste de colisage ;
- titre de transport (connaissance maritime) ;
- les réserves prises sur les bons de livraison ;
- les constats d'avarie ;
- le certificat original.

Le rôle de l'assurance facultés, comme complément à la protection relative offerte par les contrats de transport devient donc évident, à la lecture des limites de responsabilité du transporteur et des risques encourus par les marchandises.

Ce rôle a jusqu'ici été mal perçu par la majorité des commerçants, pour qui le paiement de cette assurance n'est rien d'autre qu'une taxe en sus des droits de douane. Cette absence de visibilité n'est pas neutre dans la demande de suppression de la loi sur l'obligation d'assurance à l'importation par ceux-ci, ce qui vient alimenter le débat sur la levée ou non de cette obligation, qui a jusqu'ici été la bouée de survie de l'assurance facultés.

III- Que risque-t-on de perdre ou de gagner en libéralisant l'assurance des facultés à l'importation ?

Les assureurs aujourd'hui prennent part à ce débat, qui était jusqu'ici l'apanage des économistes et des juristes. Avant de donner notre avis sur la question, nous essayerons d'une manière non exhaustive de ressortir les arguments des uns et des autres.

3.1- Arguments pour le maintien de l'obligation

Les partisans du maintien de l'obligation évoquent principalement les raisons suivantes :

- 80% du chiffre d'affaires transport est dû à l'obligation¹⁸, sa suppression signifierait le déclin de la branche. Les exemples évoqués dans ce cas sont :
 - la Côte d'Ivoire qui, dans le but de favoriser la liberté de prestation de services dans ce domaine à la demande des bailleurs de fonds avait supprimé l'obligation en 1997, puis réactualisé dix ans plus tard par l'ordonnance N° 2007-478 du 16 Mai 2007 suite à la chute de la production en transport ;
 - le Congo Brazzaville où depuis juillet 2008 l'assurance des facultés à l'importation n'est plus obligatoire, comme conséquence le chiffre d'affaires de la branche est dès lors tombé très bas.
- les personnes qui s'assurent depuis les pays d'origine s'exposent à des risques supplémentaires, surtout de non indemnisation. En effet, il n'est pas certain qu'ils obtiennent réparation en cas de sinistre à cause de leur ignorance des procédures d'indemnisation. Ils peuvent se heurter au refus sinon à la réticence de l'assureur étranger d'engager les procédures de réparation ;
- les pays en retard peuvent difficilement résister à la concurrence internationale car ils ne « jouent » pas à armes égales. Les pays les moins développés sont donc amenés à protéger leurs industries naissantes, c'est-à-dire à adopter une attitude protectionniste ;

¹⁸ ASAC, GUCE.

- même les pays développés prennent des mesures restrictives pour la protection de certains secteurs sensibles de leur économie.

3.2- Arguments en faveur de la levée de l'obligation

Pour ceux qui préconisent la levée, ils prétendent que :

- le maintien de l'obligation fait sombrer les assureurs transports dans la facilité. En effet ils savent que de toutes les façons les gens viendront s'assurer et pour acquérir des parts de marché, ils se livrent plus à la sous tarification qu'à des actions réelles de sensibilisation des chargeurs et d'innovation ;
- ouvrir le marché de l'assurance des facultés à l'importation à la concurrence étrangère accroîtrait la concurrence, encouragerait l'innovation et donc plus de sécurité pour l'investissement des chargeurs ;
- l'ouverture permettrait aux nationaux d'apprendre de l'expertise des assureurs transports étrangers.

Certes les bienfaits de l'ouverture sont indéniables, mais elle nécessite que les assureurs transports comme tous les autres secteurs de l'économie d'ailleurs se préparent en conséquence.

Il serait naïf, voire prétentieux de croire que la branche transports des pays en retard, notamment ceux la CIMA survivrait à une ouverture prématurée. L'exemple de la Côte d'Ivoire et du Congo Brazzaville en dit long. L'idéal consisterait à notre avis à maintenir l'obligation, mettre en œuvre un certain nombre de mesures (à la fois par l'Etat et les compagnies d'assurance) qui pourront aider à améliorer le chiffre d'affaires transport, créer un climat de confiance entre les assureurs et les chargeurs et ainsi, réduire la dépendance de l'obligation.

IV- Que devons nous faire pour développer l'assurance transport, malgré les difficultés du terrain ?

L'on note que trente cinq ans après l'institution de l'obligation d'assurance, les difficultés d'application des textes subsistent toujours. Il incombe à l'Etat et aux assureurs, qui ont intérêt au développement de la branche transports, de se mettre à l'œuvre.

4.1- L'Etat

L'Etat pourrait pour remédier à cette situation prendre les mesures suivantes :

- rendre la portée du texte obligatoire. L'Etat doit à cet effet prendre les mesures nécessaires pour son application ;
- une cellule du GUCE devrait être ouverte dans les aéroports internationaux afin d'y assurer le respect des textes dans la gestion des importations et des exportations ;
- les dérogations gouvernementales en faveur de certains partenaires stratégiques doivent être très limitées et bien circonscrites (exemple : matériel technique uniquement et non les denrées alimentaires des cadres des sociétés bénéficiaires).

4.2- Les assureurs

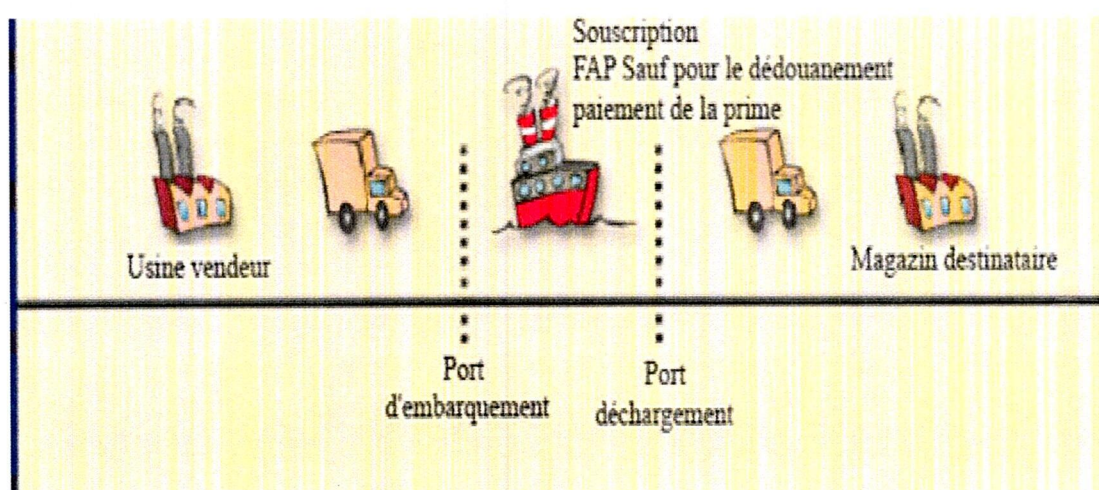
Il appartient aux assureurs de défendre leurs intérêts. Les associations d'assureurs doivent mener des batailles toutes les fois que les intérêts de l'industrie des assureurs sont menacés. Les actions à mener peuvent être les suivantes :

- les budgets de nos Etats sont essentiellement fiscaux, les assureurs doivent éveiller la conscience des autorités sur le rôle d'investisseurs institutionnels qui leur revient. Or pour jouer pleinement ce rôle, il leur faudra avoir suffisamment de primes encaissées dans des branches à faible sinistralité dont le transport ;
- les assureurs doivent adopter une politique de communication commune sur la branche, cela permettra de réaliser les économies sur les frais de publicité ;
- pour enrayer le phénomène de faux certificats en circulation (près de 5 000 par an) et résorber le problème de nombreuses importations (estimées à près de 50 000)¹⁹ qui échappent toujours à l'obligation d'assurance, l'inter façade, qui consiste en une connexion en réseau de trois structures (ASAC – GUCE – DOUANES) apparaît comme la solution la plus fiable. Par ce biais, chaque importation enregistrée par les services de la douane ne pourrait être validée qu'après présentation d'une attestation d'assurance ;

¹⁹ ASAC, GUCE,

- un partenariat devrait être créé entre l'ASAC et le CNCC (Conseil National des Chargeurs du Cameroun), afin que ce dernier soit un canal de sensibilisation des chargeurs ;
- un cadre de concertation permanente Assureurs – Douaniers - Importateurs, doit être créé pour des échanges périodiques sur les problèmes du transport ;
- faire comprendre aux chargeurs que le marché est suffisamment assaini, qu'une autorité de contrôle, la CRCA (Commission Régionale de Contrôle des Assurances), veille à ce qu'ils bénéficient d'une indemnité en cas d'événement malheureux touchant leur patrimoine ;
- faire comprendre aux usagers le bien fondé de la réglementation et mettre en exergue l'avantage qu'ils peuvent tirer en s'assurant localement. La proximité avec leur assureur local facilite les procédures d'indemnisation et la gestion d'un dossier lourd (expertise, recours, procès...) en cas de sinistre. Cet argument est particulièrement pertinent quand on traite d'opérations internationales ;
- convaincre les prospects ou assurés qui importent régulièrement de prendre une police d'abonnement, au lieu de prendre une garantie minimale au coup par coup pour dédouaner leurs importations. En effet, l'importateur qui attend l'arrivée de sa marchandise pour souscrire une FAP Sauf (figure 3) :

Figure 3 : Importation en FAP Sauf pour le dédouanement

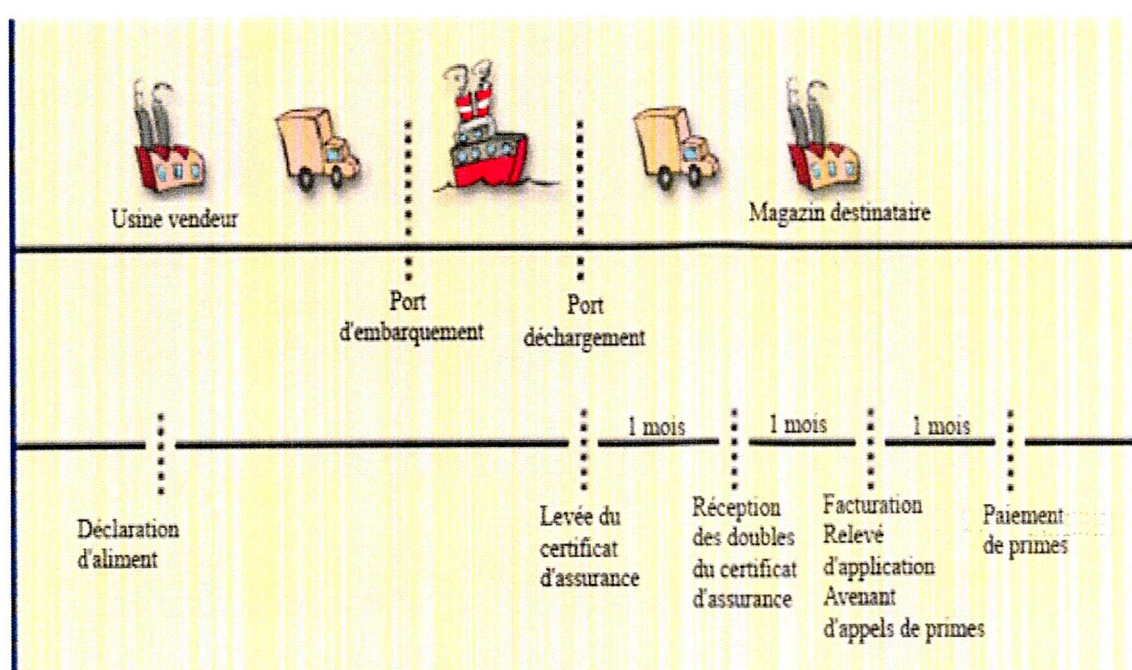


- doit payer une prime à la facturation de son certificat, ce qui nécessite une mobilisation de sa trésorerie ;

- même s'il importe CIF (Cost Insurance Freight), il va se retrouver entrain de payer deux fois la prime pour une même marchandise ;
- ne dispose que d'une couverture limitée et, court le risque de pertes ou d'avaries durant le post et pré acheminement de sa marchandise ;

Par contre le chargeur qui dispose d'une police d'abonnement jouit de plusieurs avantages (figure 4) :

Figure 4 : Importation en Tous Risques (Police d'abonnement)



- il est couvert depuis le port d'embarquement jusqu'éventuellement ses magasins ;
- non seulement il paie une seule prime, mais il ménage sa trésorerie. En effet, au départ de sa marchandise, il effectue une déclaration d'aliment. A l'arrivée au port de débarquement, il y a Levée du (des) certificat(s) d'assurance et un délai d'un mois lui est imparti pour transmettre les doubles de ce(s) certificat(s) à son assureur. Ce dernier dispose d'un mois pour facturer le Relevé d'application et sortir les Avenants d'appels de primes. A la réception de ces Avenants, l'assuré dispose d'un mois pour le paiement de primes. En tout, cela fait au moins trois

mois qu'il connaît le montant de sa prime, depuis la déclaration d'aliment²⁰ jusqu'à son paiement. Ce qui lui donne suffisamment de temps pour incorporer cette prime dans le prix de revient de sa marchandise, la vendre et se libérer de sa dette de prime ;

- il peut approximativement bénéficier du même taux avec la garantie tous risques que le taux minimum prévu en FAP Sauf qui est de 0,20%. En effet, avec le phénomène de la conteneurisation généralisée, une analyse de la nature de la marchandise et de son conditionnement montre que les taux Tous Risques tendent vers 0,20%.

²⁰ L'assuré à la souscription de son contrat est initié aux modalités de calcul de sa prime.

Conclusion

Comment faire pour développer l'assurance transport, malgré les difficultés de terrain ? Ce développement passe-t-il par la libéralisation de l'assurance des facultés à l'importation ? Telles ont été les questions posées dans ce chapitre.

La solution à ces problèmes passe entre autres par le maintien de l'obligation, le suivi par l'Etat de la stricte application des textes et l'adoption d'une politique de communication commune sur la branche par les assureurs.

Conclusion sur la deuxième partie

Nous avons pour objectif principal dans cette partie de savoir : s'il était temps de répondre favorablement à l'appel à la libéralisation de l'assurance des facultés à l'importation en supprimant la loi sur l'obligation d'assurance des facultés à l'importation, ce qu'il fallait faire pour développer la branche transports, et si ce développement passait par la levée de l'obligation.

Mais au préalable, nous avons relevés les limites de responsabilité du transporteur maritime, le rôle de l'assurance transport et les généralités sur l'assurance des facultés transportées par voie maritime.

Nous sommes parvenus à la conclusion selon laquelle le marché d'assurances Camerounais comme les autres marchés d'assurances de la CIMA n'était pas prêt à l'ouverture. Et que, le développement de la branche transports passait à la fois par le maintien de l'obligation et la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures qui sont entre autres : une plus grande implication de l'Etat dans le suivi de l'application des textes, et l'adoption par les assureurs d'une politique de communication commune sur la branche, ce qui permettrait de réaliser les économies sur les frais de publicité.

CONCLUSION GENERALE

Notre analyse portant sur les règles de l'OMC et le développement de l'assurance transport s'achève. Elle a été répartie en deux grandes parties. Le premier chapitre de la première partie porte sur un aperçu général de l'OMC et relève les arguments favorables à un commerce ouvert. Le deuxième chapitre de ladite partie, parle de la domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation et de son impact sur le chiffre d'affaires de la branche transports.

La deuxième partie de notre travail portant sur l'enjeu de la réglementation en assurance transport nous a amené à examiner dans un premier temps (chapitre 1) les limites de responsabilité du transporteur maritime, et dans un second temps (chapitre 2) le rôle de l'assurance transport, les généralités sur l'assurance des facultés transportées par voie maritime, les arguments en faveur ou contre la levée de l'obligation et les voies et moyens pour un solide secteur de la branche transports.

Il ressort de tout ce qui précède que bien qu'ayant signé les accords de l'OMC, le Cameroun, à l'instar des autres membres de la CIMA continu à pratiquer une discrimination sur l'assurance des facultés à l'importation, par la **loi 75/14**, prise il y a 35 ans sur les conseils de la CNUCED. Grâce à la signature des accords de l'OMC, le pays a vu le volume de ses échanges internationaux des biens croître au fil des années. Mais la branche transports n'a pas véritablement bénéficié de cette croissance, malgré cette domiciliation de l'assurance des facultés à l'importation. Les raisons de cette anomalie étant entre autres : la corruption rampante en milieu douanier, la sous tarification, les fraudes constatées sur le certificat maritime harmonisé et les certificats de complaisance.

Il ressort également que le développement de la branche transports eu égard des analyses faites, ne passe pas par la levée de l'obligation. Les libéraux raisonnent comme si toutes les économies se trouvaient à armes égales, négligeant ainsi les rapports de pouvoir et de domination qui caractérisent pourtant les échanges économiques. Autrement dit, la domiciliation de l'obligation d'assurance est une aubaine donnée par la CNUCED aux pays en voie d'éclosion d'une industrie d'assurance forte. Les cas de la Côte d'Ivoire et du

Congo Brazzaville démontrent l'importance du cadre réglementaire pour le développement cette branche.

Afin que ces sages conseils de la CNUCED produisent les résultats escomptés, nous sommes parvenus à la conclusion selon laquelle les compagnies d'assurances avec l'appui des autorités publiques, devraient mettre en œuvre un certain nombre de mesures, qui sont entre autres : une plus grande implication de l'Etat dans le suivi de l'application des textes et l'adoption par les assureurs d'une politique de communication commune sur la branche, ce qui permettraient de réaliser les économies sur les frais de publicité. C'est ainsi que les mentalités pourront progressivement changer, et il n'y aurait pas de miracle qu'à l'avenir, les compagnies locales aboutissent à un taux de couverture record non seulement de l'assurance des importations, mais aussi celui des exportations.

Le transport est la première branche d'assurance de la CIMA, en termes de profit. La CIMA doit particulièrement veiller au développement de cette branche d'assurance, qui certainement aiderait nos compagnies d'assurances à améliorer leur assise financière.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

Constantin ABENA NGUEMA « Impact des Accords de l'OMC sur l'économie du Cameroun, négociation et mise en œuvre », février 2006.

Jean-Patrick Marcq et Dalloz « Risques et assurances transports », Editions l'ARGUS, 2003.

Sekou Doumbouya (GRADES) et François Nana (Activa Assurances) « Négociations commerciales et assurances : Etude de cas de la CIMA », JEICP, février 2009.

Cours

M BOORTHE, Cours d'Assurance Maritime et transports, IIA DESSA 19^{ième} promotion.

Code des assurances des Etats membres de la CIMA, édition CIMA, 2010.

Revues

ASAC « Rapport du marché camerounais des assurances », Publications ASAC, 2006, 2007, 2008, 2009.

OMC « L'OMC...Pourquoi elle est importante », Brochure d'information pour la quatrième Conférence ministérielle de l'OMC, octobre 2001.

OMC « Comprendre l'Organisation mondiale du commerce », Publication de l'OMC, 2008.

OMC « L'Organisation mondiale du commerce », Publication de l'OMC, 2009.

Séminaires

Charles Paul NINAKWA « Portée de l'assurance maritime et transports », Séminaire ASAC, Mai 2010.

Claver OLANDZOGO, Directeur Technique et Commercial aux Assurances Générales du Congo (AGC) « L'enjeu de la réglementation sur l'assurance transport » Communication, 2009.

Emmanuel ABESSOLO NDJOU'OU « Enjeu et portée de l'assurance maritime et transports », Séminaire ASAC, Mai 2010.

Sites internet

Le protectionnisme aujourd'hui : <http://www.ffsa.fr>

Certificat maritime harmonisé : <http://www.guichetunique.org>; www.asac-cameroon.org

Comprendre l'OMC : <http://www.wto.com>

Les incoterms : <http://www.logistiqueconseil.org>

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS.....	i
SOMMAIRE.....	vii
INTRODUCTION GENERALE	1
Partie I : L'OMC et la domiciliation de l'assurance transports en zone CIMA	4
Introduction à la première partie	5
Chapitre 1 : L'Organisation mondiale du commerce	6
I- Eléments essentiels	7
II- Accords de l'OMC	8
2.1- Marchandises	9
2.2- Services	9
2.3- Propriété intellectuelle	9
2.4- Règlement des différents	10
2.5- Examen des politiques	10
III- L'Organisation	10
3.1- Fonctions.....	10
3.2- Structure.....	11
3.3- Secrétariat	12
IV- Les arguments en faveur d'un commerce ouvert.....	13
Chapitre 2 : Impact de la domiciliation sur le chiffre d'affaires de la branche transports	15
I- La domiciliation de l'assurance des marchandises à l'importation	16
1.1- Origine	16
1.2- Le Bilan de l'application des recommandations de la CNUCED.....	18
Ratio combiné.....	18
1.3- Une domiciliation contraire aux Règles de l'OMC	19
II- Difficultés d'application des recommandations de la CNUCED	19
III- Evolution des échanges internationaux des biens et impact sur le chiffre d'affaires de la branche transports	22
3.1- Evolution des échanges extérieurs de biens.....	22
3.2- Evolution du chiffre d'affaires transport.....	23
Conclusion sur la première partie.....	25
Partie II : L'enjeu de la réglementation sur l'assurance transport.....	26
Introduction à la deuxième partie.....	27
Chapitre 1 : La protection relative du contrat de transport	28
Introduction.....	29
I- Convention de Bruxelles du 25 août 1924.....	30

1.1- Le principe de la responsabilité	30
1.2- Les limites de la responsabilité	31
1.3- Les délais de réclamation.....	31
II- Les Règles de Hambourg	32
2.1- Elles s'appliquent à tout document de transport (art. 1 ^{er} § 6)	32
2.2- Le domaine d'application dans le temps et l'espace (art. 4).....	32
2.3- Le fondement de la responsabilité (art. 5).....	32
2.4- Les limites de responsabilité	33
2.5- La notion de transporteur substitué (art. 10)	33
2.6- La procédure des réserves	33
III- La convention de Rotterdam	34
Conclusion	35
Chapitre 2 : Perspectives de développement de l'assurance transport	36
Introduction.....	37
I- Rôle de l'assurance transport	38
II- Généralités sur l'assurance des facultés transportées par voie maritime...39	
2.1- Facteurs influençant le coût de l'assurance.....	39
2.1.1- La nature de la marchandise.....	39
2.1.2- La nature de l'emballage	39
2.1.3- Le mode de transport.....	39
2.1.4- L'itinéraire assuré.....	39
2.1.5- La nature des garanties couvertes.....	40
2.2- L'assurance est adaptée aux risques du mode de transport choisi	40
2.2.1- Deux types d'avaries	40
2.2.1.1- Les avaries particulières.....	40
2.2.1.2- L'avarie commune	40
2.2.2- Les garanties.....	41
2.2.2.1- La garantie FAP (franc d'avarie particulière)	41
2.2.2.2- La garantie FAP Sauf.....	41
2.2.2.3- La garantie tous risques	41
2.2.2.4- La garantie guerre et mines	41
2.3- l'étendue et la durée des garanties	42
2.3.1- L'étendue	42
2.3.2- La durée.....	42
2.3.3- La valeur assurée	42
2.3.4- les exclusions de l'assurance transport.....	42
2.4- Auprès de qui s'assurer	43
2.5- Les différentes polices	43
2.5.1- La police au voyage.....	43
2.5.2- La police à alimenter	43
2.5.3- La police d'abonnement	43
2.5.4- La police tiers chargeur	44
2.6- Le dossier de remboursement en cas de sinistre	44
III- Que risque-t-on de perdre ou de gagner en libéralisant l'assurance des facultés à l'importation ?	45

3.1- Arguments pour le maintien de l'obligation	45
3.2- Arguments en faveur de la levée de l'obligation	46
IV- Que devons nous faire pour développer l'assurance transport, malgré les difficultés du terrain ?	46
4.1- L'Etat	47
4.2- Les assureurs	47
Conclusion	51
Conclusion sur la deuxième partie	52
CONCLUSION GENERALE	53
BIBLIOGRAPHIE	55

