

**LOI N° 83-47 DU 18 FEVRIER 1983 PORTANT OBLIGATION D'ASSURANCE DES BIENS
ET MARCHANDISES DE TOUTE NATURE A L'IMPORTATION AINSI QUE DES CORPS DE
NAVIRE BATTANT PAVILLON SENEGALAIS ET RENDANT OBLIGATOIRE LA
DOMICILIATION DE CETTE ASSURANCE AU SENEGAL**

EXPOSE DES MOTIFS

L'assurance des biens et marchandises importés ou exportés est un des traits fondamentaux caractérisant de nos jours le commerce international.

La nécessité d'assurer ces biens et marchandises contre les conséquences économiques de leur perte éventuelle et des dommages qu'ils pourraient subir au cours de leur transport est apparue du reste dès les premiers jours du commerce maritime en particulier, et s'est renforcée de nos jours avec la valeur élevée des biens transportés, conséquence notamment de l'intensification des échanges internationaux.

Sur ce point précisément, chacun connaît la situation de la plupart des pays en voie de développement dont les économies demeurant structurellement fondées sur la production et l'exportation d'un nombre relativement limité de matières premières et sur l'importation de tous les autres produits, de consommation comme d'équipement.

Cette situation se traduit par un volume d'échanges très élevés avec l'étranger, surtout pour un pays comme le nôtre qui de par sa situation géographique privilégiée, s'est traditionnellement révélé être un carrefour d'échanges.

L'assurance des biens et marchandises représente dans ces conditions une dépense importante et devrait être considérée par nos marchés d'assurances comme une branche offrant des perspectives très prometteuses, surtout si l'on y ajoute, l'assurance des corps de navire battant pavillon national.

Malgré ces perspectives, une très forte majorité de pays en voie de développement continuent à assurer auprès de l'étranger une part substantielle de leur commerce extérieur.

Cette pratique est due à différents facteurs qui sont souvent la conséquence de l'organisation du commerce international pendant la période coloniale et qui conduisent les négociants, soucieux naturellement de la garantie et de la rapidité dans les prestations attendues, à s'adresser auprès de certains milieux internationaux disposant de la compétence et des moyens appropriés.

Toutefois, ces facteurs expliquant la souscription de polices d'assurance à l'étranger doivent en fait être perçus non comme étant des causes mais plutôt des conséquences d'une situation donnée, et le sentiment dominant au sein des milieux économiques internationaux à l'heure actuelle est que les aptitudes professionnelles et les moyens qui semblent faire défaut dans les pays en voie de développement ne peuvent se développer que si l'occasion ou la possibilité en sont offertes aux techniciens de ces pays, notamment les assureurs, commissaires d'avaries, dispartcheurs, etc.

Partant de là, et sur la base d'études réalisées en matière d'assurance maritime par la Commission des Invisibles et du Financement lié au Commerce, le Conseil du Commerce et du Développement de la CNUCED, devait recommander aux pays en voie de développement d'insérer dans leurs législations nationales les mesures nécessaires tendant à faire couvrir en particulier leurs importations des biens et marchandises par leurs marchés nationaux d'assurances.

En effet, devant la nécessité de promouvoir ces marchés, il a été reconnu que cette promotion ne saurait s'opérer qu'à la seule condition que des mesures efficaces soient prises au niveau national au moyen d'une action réglementaire appropriée de la part des pouvoirs publics.

C'est dans ce cadre que se situe ce projet de loi soumis à votre attention, notre pays se proposant de se lancer par là dans une voie jalonnée déjà par les exemples et expériences d'un certain nombre de pays en voie de développement dont certains appartenant à la Conférence Internationale de Contrôle d'Assurances des Etats Africains (CICA) dont le Sénégal est membre.

Comme vous le constatez, ce projet de loi institue une triple obligation d'assurance :

- ⇒ l'obligation d'assurance pour les biens et marchandises importés au Sénégal ;
- ⇒ l'obligation d'assurance pour les corps de navire battant pavillon sénégalais ;
- ⇒ l'obligation de domiciliation de ces assurances au Sénégal.

Il convient de remarquer que ce projet de loi ne concerne pas les exportations, son extension à celles - ci ayant été jugée de nature à engendrer des effets négatifs sur leur développement ou leur promotion, sans parler des incompatibilités qui pourraient naître de ce fait avec la réglementation de pays partenaires qui auraient institué à leur tour les mêmes obligations d'assurances.

Il y a lieu de noter également que l'obligation d'assurance des biens et marchandises importés, couvre non seulement les biens et marchandises transportés par voie maritime sur qui porte la quasi totalité des transactions, mais également les biens et marchandises dont l'acheminement s'effectue par les autres voies habituelles de transport.

Aussi a - t - il été estimé que ce projet devait être distinct du code de la marine marchande dont il doit cependant constituer un complément.

Tels sont, brièvement esquissés, les différents concours du projet de loi soumis à votre appréciation.

Cette initiative s'inscrit certes dans le contexte général d'un réaménagement plus équilibré des relations économiques entre pays développés et pays en voie de développement, mais surtout et de manière plus concrète, elle vient s'insérer dans une série de dispositifs mis en œuvre par le Gouvernement dans le cadre de la relance de l'activité économique nationale.

Dans cette optique, ce projet aura notamment pour effet :

- ⇒ d'accroître la masse des primes d'assurances collectées par les compagnies d'assurances en même temps que leur rétention au niveau national pour un plus grande participation du secteur des assurances au financement de notre économie ;
- ⇒ d'améliorer les résultats de la balance des paiements dont le poste "fret et assurance sur marchandise", par son importance, justifie certaines mesures du genre de celle instituées en particulier par ce projet de loi.

Enfin, sur le plan maritime, il importe de noter que ce projet vient compléter les dispositions arrêtées par le Gouvernement en vue de la promotion, des armements sénégalais, en facilitant en particulier l'application de la prescription faite aux importateurs installés au Sénégal de libeller leurs achats en FOB, ce aux termes du décret 78 - 179 du 3 mars 1978 portant réglementation du trafic maritime au Sénégal.

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier : toute importation de biens et marchandises à des fins directement ou indirectement commerciales ou industrielles, doit être couverte par une assurance souscrite auprès d'organismes agréés pour effectuer au Sénégal des opérations d'assurance.

- soit par l'intermédiaire de représentants agréés par le Ministre des Finances ou de mandataires d'organismes agréés domiciliés au Sénégal ;
- soit par l'intermédiaire de courtiers domiciliés au Sénégal ou d'entreprise de courtage ayant leur siège au Sénégal.

Article 2 : tout corps de navire battant pavillon sénégalaise et arme au commerce ou à la pêche ainsi que tout engin portuaire doit être couvert par une assurance souscrite dans les mêmes conditions que celles de l'article premier.

Cette obligation s'applique aux corps de navire affrétés et armés au commerce ou à la pêche lorsque le contrat d'affrètement met l'assurance à la charge de l'affréteur exerçant au Sénégal ou lorsque ce dernier décide lui même de souscrire une assurance sur le corps de navire affrété.

Article 3 : les conditions d'application de la présente loi, notamment les risques minima à garantir ainsi que les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs d'assurances, sont fixés par décret.

Article 4 : toute infraction aux dispositions de l'article premier sera punie d'une amende égale à vingt pour cent de la valeur des marchandises ou facultés importées et d'un emprisonnement de deux à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

En tout état de cause, les biens et marchandises objets de l'infraction ne pourront franchir le cordon douanier qu'après avoir satisfait à l'obligation d'assurance.

Article 5 : toute infraction aux dispositions de l'article 2 sera punie d'une amende de 1 000 000 à 2 000 000 de francs CFA et d'un emprisonnement de trois à six mois, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En tout état de cause, les corps de navires non assurés feront l'objet d'un retrait du rôle d'équipage jusqu'à satisfaction de l'obligation d'assurance.

Article 6 : les infractions réprimées en application de l'article 4 sont constatées et poursuivies selon les règles applicables aux infractions à la réglementation douanière. Toutefois, il ne pourra être fait application des dispositions de l'article 245 du Code des douanes.

Sont habilités à constater les infractions visées à l'article 4, le Directeur général des douanes et les agents de services des douanes.

Article 7 : en ce qui concerne les corps de navires obligation est faite à l'assureur de signaler les résiliations de délai, au retrait des rôles d'équipage des navires intéressés jusqu'à ce qu'il soit satisfait aux dispositions de l'article 2 ci dessus, sans préjudice de l'application des peines prévues à l'article 5 ci dessus.

Article 8 : les infractions réprimées en application de l'article 5 sont constatées et poursuivies conformément aux dispositions de l'article 2 du code de la Marine Marchande, ainsi que l'article 3 du décret n° 77-1011 du 24 novembre 1977 portant statut particulier du cadre des fonctionnaires de la Marine Marchande.

Article 9 : lorsque les faits réprimés en application des articles précédents sont imputables à une personne morale, les pénalités sont appliquées aux personnes physiques qui en sont les dirigeants ; mais la personne morale est d'office tenue responsable du paiement des condamnations pécuniaires et des frais.

La présente loi sera exécutée comme loi d'Etat.

Fait à Dakar, le 18 février 1983

Abdou DIOUF

Par le Président de la République

Le premier Ministre
Habib THIAM