



INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (I.I.A)

B.P : 1575 tél. : (237) 220 71 52 Fax : (237) 220 71 51

E. mail : jia@serveur.cm.refer.org.

YAOUNDE – CAMEROUN

Mémoire de fin de formation

**THEME : LA CARTE ROSE CEMAC ET LE
DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE
DES ETATS MEMBRES**

**16^{ème} PROMOTION DU CYCLE III (2002-2004)
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES SPECIALISEES EN
ASSURANCES
(DESS-A)**

Présenté par :

DJAÏ Richard

Sous la direction de :

Monsieur HAMIDOU YAO

**Inspecteur des Assurances
Directeur Technique de l'Union des
Assurances Centrafricaine.
B.P. 896 BANGUI-RCA**

SOMMAIRE

DEDICACE

REMERCIEMENTS

INTRODUCTION GENERALE

**PREMIERE PARTIE : L'ORGANISATION DU SYSTEME DE LA
CARTE ROSE CEMAC**

C HAPITRE 1 : LES ORGANES DU SYSTEME DE LA CARTE ROSE

CHAPITRE 2 : LE REGIME JURIDIQUE DE LA CARTE ROSE

**DEUXIEME PARTIE : LE ROLE DE LA CARTE ROSE DANS LE
DEVELOPPEMENT SOCIO- ECONOMIQUE DES ETATS-
MEMBRES**

**CHAPITRE 1 : LA CARTE ROSE COMME SOLUTION AUX PROBLEMES DE
SINISTRES RC AUTOMOBILE TRANSFRONTALIERS**

**CHAPITRE 2 : APERÇU SUR LES APPORTS DE LA CARTE ROSE A LA
SOUS- REGION**

CONCLUSION GENERALE

BIBLIOGRAPHIE

ANNEXES

TABLE DES MATIERES

DEDICACE

*A la mémoire de notre feu grand-mère
NDEMADJI- PAULINE qui nous a quittés dans un
contexte très dramatique pendant ses vieux jours ; paix
à son âme.*

REMERCIEMENTS

Nous témoignons de notre profonde gratitude à l'endroit de toutes les personnes et de toutes les organisations sans l'apport desquelles ce travail ne saurait être réalisé. Nos remerciements s'adressent à :

L'IIA et son corps professoral pour notre formation en assurances ;

L'UAC et son personnel qui nous ont permis d'appliquer à la pratique nos acquis théoriques ;

Monsieur Hamidou –YAO qui, en dépit de ses lourdes tâches a bien voulu nous parrainer ;

Monsieur Aroun- Doumgoto pour toute la documentation qu'il mise en notre disposition ;

Messieurs Jules Anicet- Backy, Joseph- YAMEDO, et Bruno- Konga pour leur bienveillante assistance ;

Nous ne saurons oublier l'Etat Centrafricain, la Coopération Française, nos oncles Gaston MBAIKOUM et François- OTINA qui ont remarquablement contribuer au financement de notre formation à l'IIA.

A tous nos collègues, à toute la JEA de la Cité des Martyrs nous exprimons nos hommages les plus vifs.

SIGLES ET ABREVIATIONS

AGC : Assurances générales du Cameroun ;

BDEAC : Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale.

BNCIA : Bureau Nationale de la Carte Internationale d'Assurance de Responsabilité Civile.

CEBEVIRHA : Communauté Economique du Bétail de la Viande et des Ressources
Halieutiques.

CEDEAO : Communauté Economique des Etats de l'Afrique Occidentale.

CEMAC : Communauté Economique de l'Afrique centrale.

CFA : Coopération Financière en Afrique.

CIB : Convention Inter-Bureaux.

CIMA : Conférence interafricaine des Marchés d'Assurances.

CPA : Compagnie Professionnel d'Assurances.

CV : Chevaux-vapeur

DR : Défense Recours.

FGA : Fonds de garantie Automobile.

IPP : Invalidité Permanente Partielle.

ITT : Incapacité Temporaire de Travail

IIA Institut International des Assurances ;

NTIC : Nouvelles Technologies de l'Information et de la Communication.

Op.Cit : Opere citato (ouvrage cité)

RC : Responsabilité civile.

SGP : Secrétariat Général Permanent.

TTC : Total Taxe Comprise

UAC : Union des Assurances Centrafricaine.

UEAC : Union Economique de l'Afrique Centrale

INTRODUCTION GENERALE

La mise en circulation des véhicules terrestres à moteur a toujours suscité des réactions de la part des pouvoirs publics. Ces réactions ont eu pour objectif de contenir les risques d'atteintes aux personnes ou aux biens à travers une réglementation rigoureuse.

La réglementation qui a marqué une étape importante dans l'histoire du droit des assurances et même du droit en général a été l'institution d'une obligation d'assurance de responsabilité civile obligatoire. Le principe de la liberté contractuelle devait ainsi connaître l'une des nombreuses restrictions qui l'ont édulcoré.

L'obligation d'assurance automobile vise à protéger à la fois le patrimoine des assujettis et celui des victimes. Dans le premier cas, il est question d'éviter l'effondrement du patrimoine du propriétaire d'un véhicule qui pourrait causer des dommages d'une grande ampleur. Dans le deuxième cas, cette obligation vise à protéger la victime de l'insolvabilité de l'auteur des dommages qu'elle pourrait subir. Il y a alors transfert de l'obligation de réparer sur la tête de l'assureur.

C'est ainsi que de nombreux Etats d'Afrique francophone ont, à partir des années soixante, suivi l'exemple de la France en instituant eux aussi une obligation d'assurance de responsabilité civile (RC) automobile.

La question de l'obligation d'assurance a débordé du cadre national de ces Etats et cette obligation d'assurance a fini par être généralisée au sein de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance (CIMA) par les articles 200 et suivants du Code CIMA. Bien établie dans ses principes, l'obligation d'assurance n'a pas toujours été observée à la lettre.

Les pouvoirs publics sont encore intervenus à travers une autre institution, le Fonds de Garantie Automobile (FGA). Ce fonds est destiné à indemniser les victimes d'accidents de la circulation dans les cas où le responsable des dommages demeure inconnu ou n'est pas assuré. Le Cameroun et le Sénégal ont été les premiers à tenter l'expérience du FGA qui a fini par être consacré par le Code CIMA en son sixième Livre.

Les pouvoirs publics se sont penchés sur la question de la croissance rapide du trafic routier international. En Afrique francophone, les Etats membres de la CEDEAO ont créé « la carte brune » en 1983. Les Etats de la CEMAC se sont inspirés de l'expérience de la carte brune et des études préalables menées sous l'égide de la CIMA pour instituer leur propre système : c'est le système de la « carte rose CEMAC », objet de notre travail.

« La carte rose CEMAC poursuit des objectifs nobles, ceux de la libre circulation des personnes et des biens, contribuant au règlement rapide et équitable des sinistres transfrontaliers... »¹, tels sont les raisons qui ont été à la base de la création du système. Il y a lieu de préciser que les considérations d'ordre économique sont aussi prépondérantes dans la mise en place du système de la carte rose.

En effet, la CEMAC est une organisation sous-régionale créée par le Traité du 16 mars 1994 pour succéder à l'UDEAC, créée plusieurs années plus tôt (1964). La CEMAC regroupe six Etats de l'Afrique Centrale (Cameroun, Centrafrique, Congo, Gabon, Guinée-Équatoriale, Tchad). De ses objectifs, nous retenons ceux consistant à :

¹ Note d'information sur la carte rose, page 1.

- Etablir les marchés plus étroits entre les Etats membres
- Promouvoir les marchés nationaux par l'élimination des entraves au commerce intra communautaire ;
- Créer un véritable marché commun africain.

Deux des six Etats précités (Centrafrique et Tchad) sont enclavés et sont obligés de combiner plusieurs modes de transports pour leurs importations et exportations et le transport routier est très sollicité. Aussi, par groupes de trois ou quatre, les Etats de la CEMAC partagent des frontières terrestres communes. L'importance de la circulation automobile transfrontalière et portant des risques d'atteintes aux personnes ou aux biens est indéniable, surtout avec les grands travaux en chantier dans la zone tels que les exploitations pétrolières et les travaux d'infrastructures routières annoncés dans la zone. C'est pourquoi, notre approche va consister tout d'abord à présenter la carte rose CEMAC dans son système et ensuite à voir comment elle contribue au développement socio-économique des Etats membres.

Créée par l'Accord du 1^{er} juillet 1996 signé à Libreville au Gabon, la carte rose est une « carte internationale d'assurance émise par les bureaux nationaux dans les Etats membres et délivrée par les compagnies d'assurance ayant adhéré audits bureaux à leurs assurés... » (article 2 de l'Accord précité). Cette définition qui est assez longue et complexe suscite quelques réflexions.

L'article 204 du Code CIMA précise que la garantie de responsabilité civile s'étend à l'ensemble des territoires des Etats

membres de la CIMA et donc pourquoi alors une carte rose ? Ou alors quelle est sa spécificité par rapport à l'attestation ordinaire ?

Encore faut-il ajouter que le Livre VI du Code CIMA relatif aux organismes particuliers d'assurance n'a pas prévu un tel organisme qui n'est pourtant né que de la « volonté politique des Chefs d'Etats »² et régi par de nombreux textes communautaires et de droit national.

Comment est organisé le système de la carte rose ? En quoi la carte rose est-elle utile pour l'assuré souscripteur, pour les compagnies d'assurance, pour les victimes et en définitive pour l'économie des Etats membres ?

Nous essayerons de répondre à ces questions en présentant l'organisation du système de la carte rose CEMAC (Première partie) et son rôle dans le développement socio-économique des Etats membres (Deuxième partie).

² M. Basile NDOBO dans l'article « Carte rose CEMAC » in l'Assureur africain n°37 juin 2000.

PREMIERE PARTIE :
L'ORGANISATION DU SYSTEME DE LA CARTE ROSE
CEMAC

L'organisation du système de la carte rose est définie par une abondante législation.

Sur le plan communautaire, le texte de base est l'Accord du 1^{er} juillet 1996 précité sur lequel nous reviendrons le plus souvent sous l'appellation de « *l'Accord* » ; nous évoquerons aussi les autres textes mais pour l'aspect pratique de la question, nous traiterons essentiellement de l'expérience vécue en entreprise.

Plusieurs intervenants contribuent au fonctionnement du système de la carte rose, l'article 4 de l'Accord en distingue deux catégories.

La première catégorie est constituée des « participants à titre principal » que sont les Etats signataires de l'accord. La deuxième catégorie est celle des participants à titre subsidiaire que sont les compagnies agréées qui pratiquent l'assurance automobile.

Les participants à titre principal sont obligés par l'Accord à prendre toutes les dispositions nécessaires pour rendre le système opérationnel notamment édictant les dispositions législatives et réglementaires en la matière et en apportant le soutien financier requis. En outre, les participants à titre principal sont appelés à développer les infrastructures routières et à harmoniser leurs législations en matière d'assurance.

Les obligations incombant aux participants à titre subsidiaire seront examinées lors de l'étude des organes techniques du système (Chapitre I) dont le fonctionnement a permis de fixer le régime juridique de la carte rose (Chapitre 2).

CHAPITRE I : LES ORGANES DU SYSTEME DE LA CARTE ROSE

Un système est une combinaison d'éléments réunis de manière à former un ensemble. Les différents organes techniques de la carte rose constituent un système. L'article 6 de l'Accord, les textes communautaires subséquents ainsi que des textes de droit national régissent le fonctionnement de ce système qui comprend deux organes (Section 1) ayant un mode particulier de financement (Section 2).

SECTION 1 : LA NATURE DES ORGANES DU SYSTEME DE LA CARTE ROSE.

La structure du système de la carte rose est de « type pyramidal décentralisé »³. Les bureaux nationaux dans chaque Etat membre (Paragraphe 1) et le conseil de bureaux à l'échelon sous-régional (Paragraphe 2) sont les deux organes du système.

PARAGRAPHE 1 : LES BUREAUX NATIONAUX

Ce sont les structures de base du système. De la lecture de la législation, nous dégagerons les règles relatives à la composition des bureaux nationaux (A) à leur statut juridique (B) et à leur domaine d'intervention (C).

³ M. Basile NDOBO dans l'article « Carte rose CEMAC » in l'Assureur africain, juin 2000, p.5

A/ La composition des bureaux nationaux.

La composition des bureaux nationaux est régie par l'article 7(2) de l'Accord. Ces bureaux sont composés de toutes les compagnies d'assurance agréées par les Etats membres à pratiquer l'assurance automobile. Le FGA peut être admis à être membre des bureaux nationaux. L'organisme de contrôle des assurances est aussi représenté au sein du bureau national.

Les compagnies intègrent les bureaux nationaux par voie d'adhésion. Celle-ci se fait par une demande qui doit être adressée auxdits bureaux. L'adhésion emporte l'engagement des requérants à fournir toutes les garanties pour leur participation effective au système (article 7 (2)). Mais il faut préciser que l'adhésion n'est pas laissée à la discrétion des compagnies, il suffit juste qu'une compagnie pratique la RC automobile pour qu'elle soit obligée à adhérer au système.

B/ Les statuts juridiques des bureaux nationaux

Les bureaux nationaux sont des structures de droit national. Ils sont créés par un Arrêté du Ministre en charge des assurances de chacun des Etats membres. En Centrafrique par exemple, c'est l'Arrêté n°144/MFB/CAB/DGSC/DMCCAB du 08 juin 1998 qui a créé le bureau national.

A ce jour, presque tous les bureaux nationaux sont opérationnels, leurs adresses figurent au recto de la carte rose (mais la Guinée Equatoriale n'a pas encore mis en place son bureau national).

La Directive n°01/UEAC-002-CIARCA-CM-10 du 27 Août 2003 a adopté les statuts types sur le modèle desquels chaque

membre doit bâtir ses propres statuts. Jusqu'à présent, il n'y a que le Cameroun qui a présenté son projet de statuts au Secrétariat Général Permanent du Système de la Carte Rose.

Les statuts types déterminent les organes des bureaux nationaux (1) ainsi que leurs sources de revenus (2).

1/ Les organes des bureaux nationaux

Les bureaux nationaux comprennent trois organes :

- un organe de décision
- un organe de gestion
- un organe de contrôle.

L'organe de décision est investi d'un pouvoir d'administration et de gestion du bureau national l'habilitant, entre autres charges, à désigner les membres des deux autres organes et à approuver le prix de cession des cartes roses.

L'organe de gestion est chargé d'assurer par délégation de l'organe de décision la gestion administrative, technique et financière de la carte rose. Il s'agit notamment de la vente des cartes roses, de la tenue des statistiques qui s'y rapportent. L'organe de contrôle est chargé de vérifier et de certifier les comptes de l'organe de gestion.

2/ Les ressources des bureaux nationaux

Elles proviennent de la cession des cartes roses, des publications, des dons, des subventions, legs, des frais de gestion des sinistres (5% de l'indemnité) et de recettes diverses. Certaines de ces sources de revenu ont un caractère très marginal, la principale source de revenu demeure la vente des cartes roses sur laquelle nous reviendrons dans la rubrique réservée aux

mécanismes de financement du système. Il est à noter que les budgets 1999 et 2000 du système sont alimentés par la contribution directe des Etats membres.

C/ Le domaine d'intervention des bureaux nationaux

L'article 7 (5) de l'Accord dispose : « Le bureau national intervient soit en tant qu'organisme émetteur des cartes internationales soit en tant qu'organisme gestionnaire des engagements afférents aux cartes émises par les autres bureaux nationaux ».

1/ Le rôle des bureaux nationaux dans l'émission des cartes roses.

Les bureaux nationaux sont chargés d'imprimer et de distribuer les cartes roses à leurs membres (article 7 (5) A (a) de l'Accord). En pratique, c'est le Conseil des bureaux qui imprime et vend les cartes roses aux bureaux nationaux qui ne se chargent que de la distribution aux compagnies. Une carte rose se vend à 250 F aux bureaux nationaux. Ceux-ci doivent en principe prépayer les cartes pour les revendre ensuite aux compagnies. Mais dans la pratique le paiement par le bureau national se fait après la vente.

2/ Le rôle des bureaux nationaux dans la gestion des engagements

Ce rôle consiste dans « le règlement des sinistres causés hors du territoire national par les titulaires des cartes qu'il a émises et, [...] la gestion des sinistres causés sur le sol national par les titulaires des cartes émises par les bureaux nationaux des

autres pays membres » (Acte n°2/96-UDEAC-500-CE-31, article 2). Les modalités pratiques relatives à ce rôle dévolu aux bureaux nationaux seront exposés dans la deuxième partie de ce travail.

PARAGRAPHE 2 – LE CONSEIL DES BUREAUX

C'est l'organe supranational du système de la carte rose. Il assure la coordination et le contrôle juridique, administratif, technique et financier du système, sa composition (A) et ses attributions (B) retiennent notre attention.

A/ La composition du conseil des bureaux

Le conseil des bureaux est composé des représentants des bureaux nationaux et de ceux des directions nationales d'assurance. Le Secrétariat Exécutif de la CEMAC est aussi représenté au Conseil des bureaux par un membre, celui-ci n'a qu'une voix consultative.

Le Conseil des bureaux est dirigé par un président désigné par ses pairs membres du Conseil des bureaux. Il a un mandat de deux ans non renouvelable. La présidence est assurée à tour de rôle par lettre alphabétique des Etats membres.

Le Conseil des bureaux n'est pas un organe permanent. L'exécution de ses décisions est assurée par le Secrétariat Général Permanent (SGP). Cette structure est dirigée par un cadre supérieur des assurances pour un mandat de trois ans non renouvelable, élu sur une liste présentée par le pays admis à la diriger.

Le siège du Conseil des bureaux est fixé actuellement au Palais de la CEMAC à Bangui. Le SGP est doté d'un statut

diplomatique nécessaire à la bonne conduite des tâches incombant au conseil des bureaux.

B/ Les attributions du Conseil des bureaux

Le Conseil des bureaux est investi d'une mission générale d'orientation, de coordination et de contrôle de l'ensemble du système (article 9 (7) de l'Accord).

- Le conseil des bureaux est chargé sur le plan technique de:
- déterminer la couleur, la forme et le contenu de la carte rose ;
 - coordonner le fonctionnement des bureaux nationaux ;
 - régler tout différent entre les bureaux nationaux relatif à l'application de l'Accord ;
 - proposer les modifications législatives et réglementaires en vue d'améliorer le fonctionnement du système.

SECTION 2 : LE MECANISME DE FINANCEMENT DU SYSTEME

La question de financement est l'une des préoccupations majeures des organisations.

L'article 5, I (d) de l'Accord fixe les principaux moyens de financement du système. Il était prévu que chaque Etat membre constitue un fonds de garantie d'un montant de 20.000.000 F CFA pour garantir la solvabilité du système. Le règlement n°2/00/UDEAC-001-CIARCA-CM-04 du 20 juillet 2000 et le règlement n°3 de la même date ont été pris, le premier pour fixer les conditions de démarrage du système et le deuxième pour amender l'article 5 de l'Accord précité. Notons qu'un projet d'amendement visant à supprimer l'obligation de constitution du fonds de garantie est en cours.

Le financement du système est dès lors assuré par des subventions, dons, legs et autres ressources fixées par les textes. Le principal moyen de financement du système demeure la vente des cartes roses que nous examinerons dans ses modalités (Paragraphe 1), ses applications pratiques (Paragraphe 2) et les cas particuliers (Paragraphe 3).

PARAGRAPHE 1 : LES MODALITES DE LA VENTE DES CARTES ROSES.

L'article 3 de la Décision n°03 précitée confie aux compagnies d'assurance la charge de la vente des cartes roses aux assurés. Le terme « compagnie » ne s'entend pas au sens strict puisque et les agents généraux et les courtiers distribuent ces cartes dont les prix de vente fixés par les bureaux nationaux sont rendus public par un acte du Ministre en charge des assurances. En Centrafrique par exemple, c'est la Décision n°611/MFB/CAB/SG/DGSC/DMCCAB qui règle la question.

PARAGRAPHE 2 : LES APPLICATIONS PRATIQUES

Elles portent sur l'expérience que nous avons vécue en entreprise sur le fondement de la décision n°611 précitée qui distingue le cas des polices mono véhicules (A) de celui des polices flottes (B).

A/ Les polices mono véhicules

Le coût de la carte rose varie en fonction des catégories.

- Catégorie 1 (affaires, promenade) : 1500 F CFA
- Catégorie 2 (transport pour propre compte) : 5000 F CFA
- Catégorie 3 (transport public de marchandises) 5000 F CFA

- Catégorie 4 A et B (Transport public de voyageurs) 3000 FCFA

- Catégorie 5 (deux roues) 500 F CFA.

Pour les catégories dont le montant de la carte rose n'est pas déterminé, il est fait application du montant prévu pour la catégorie 1. Il s'agit surtout des catégories 6, 7 et 8.

Pour un véhicule de la catégorie 1 dont la prime de base est de 49 170 F, la tarification RC se présente comme suit :

- Prime de base	49170 F CFA
- Défense recours (D.R)	3000 F CFA
- Frais accessoires	4000 F CFA
- Taxe $(49170+3000+4000) \times 10\%$	5615 F CFA
- Carte rose	1500 F CFA
- Prime TTC	63285 F CFA

B/ Les polices flottes

Seules les catégories 2, 3 et 4 (A et B) sont visées ici, le coût de la carte rose varie en fonction du nombre de véhicules :

- 2 à 5 véhicules	10.000 F CFA
- 6 à 10 véhicules	15.000 F CFA
- Plus de 10 véhicules	20.000 F CFA

Ainsi, pour une flotte de deux véhicules de la catégorie 2, nous aurons la tarification suivante :

Marque	Force fiscale	Energie	Usage	Risques	Primes de base+DR
1) Toyota	11 chevaux	Gasol	CAT 02	RC + DR	182580
2) Nissan	08 chevaux	Gasol	CAT 02	RC + DR	137835
Réduction pour flotte $10\% \times 320415$					320415 - 32040
Prime Hors taxes					288375
Frais accessoires					10000

Taxe	29840
Carte rose	10000
Prime TTC	338215

Pour les véhicules à remorque, le véhicule tracteur et la remorque ont chacun leur carte rose.

PARAGRAPHE 3 : LES CAS PARTICULIERS

Nous regroupons sous cette rubrique le cas des assurances temporaires (A) et les cas nécessitant la réédition de la carte rose (B).

A/ Le cas des assurances temporaires

Le fractionnement de la prime RC n'a aucun effet sur le coût de la carte rose, ce coût demeure fixe et s'ajoute en dernier lieu aux différents éléments de la prime.

Les assurances temporaires obligent les assurés en RC de contribuer plus que les autres. Cette situation résulte de l'impossibilité d'utiliser le même timbre aux différentes étapes de prorogation du contrat RC.

Ainsi, l'assuré qui aura choisi de payer sa prime par trimestre paiera, s'il est de la catégorie 1, 1500 F x 4 soit 6000 F; s'il est des catégories 2 ou 3, 5000 F x 4 soit 20000 F.

En somme, plus l'assuré fractionne sa prime, plus il contribue au système de la carte rose. Cependant, en cas de résiliation du contrat RC, le principe de la divisibilité de la prime ne s'applique pas. Il ne sera remboursé à l'assuré aucune fraction du coût de la carte rose correspondant à la période non courue de la garantie RC.

B/ Les cas de réédition d'une nouvelle carte rose

La réédition d'une carte rose peut avoir lieu en cas de perte, d'annulation ou de suspension de l'ancienne carte. L'annulation d'une carte rose a lieu en cas d'erreur de rédaction. La perte peut résulter de la destruction, de la détérioration ou de la disparition de la carte rose.

Dans ces deux cas, l'assureur délivre une nouvelle carte à l'assuré sans frais. S'agissant du cas de la perte, si la justification n'est pas fondée, l'assureur peut exiger de l'assuré le paiement du coût de la carte rose correspondant à la catégorie de son véhicule.

La remise en vigueur du contrat RC après suspension entraîne la délivrance d'une nouvelle carte rose sans frais. Les produits de cession des cartes roses sont reversés aux bureaux nationaux sur bordereaux périodiques (trimestriels ou mensuels suivant les cas). Les bordereaux indiquent le nombre de cartes émises, celui des cartes annulées et délivrées gratuitement ainsi que le coût total de vente de la période.

Au départ, les cartes roses sont d'abord vendues aux compagnies qui les revendent ensuite aux assurés. La vente aux compagnies se fait aux prix indiqués ci-dessus. Le bureau national (centrafricain) s'engage à verser aux personnels des compagnies une indemnité correspondant au travail effectué pour son compte. Il s'agit notamment de la rédaction de la carte rose.

Nous pouvons noter qu'au niveau du conseil des bureaux et des bureaux nationaux, les différents organes prévus ne sont pas encore mis en place. Si la situation évolue plus ou moins bien au niveau du Conseil des bureaux, les bureaux nationaux traînent encore le pas puisque même leurs statuts ne sont pas encore

adoptés. Il est hautement souhaitable que ces organes soient installés pour que l'ensemble du système puisse atteindre le niveau de dynamisme indispensable à la réalisation des objectifs fixés.

La lenteur constatée dans l'acheminement des correspondances au SGP par les bureaux nationaux est à corriger.

Au niveau des bureaux nationaux, nous estimons qu'il serait mieux qu'une partie du personnel soit disponible à temps plein pour d'une part s'occuper des dossiers qui requièrent urgence et, d'autre part, pallier la carence des autres membres qui sont pour la plupart des responsables au sein de leurs entités d'origine. Ainsi, les organes tels que prévus par les statuts types (des bureaux nationaux) nous paraissent quelque peu denses pour une organisation naissante aux ressources limitées.

Le soutien financier des Etats membres au système nous paraît encore timide mais l'encadrement juridique est prometteur et cela se ressent d'ailleurs dans le régime juridique de la carte rose.

CHAPITRE II - LE REGIME JURIDIQUE DE LA CARTE ROSE

Le régime juridique s'entend de l'ensemble des dispositions légales applicables à un objet particulier. Nous évoquerons les règles de souscription de la carte rose (Section 1) et ses règles de forme (Section 2).

SECTION 1 : LES REGLES DE SOUSCRIPTION DE LA CARTE ROSE

Elles sont relatives à l'obligation de souscription (Paragraphe 1) et à l'étendue des garanties accordées (Paragraphe 2).

PARAGRAPHE 1 : L'OBLIGATION DE SOUSCRIPTION

Cette obligation s'applique à une catégorie déterminée d'assurés (A) dont la participation aux système repose sur un fondement traditionnel des techniques d'assurance (B).

A/ Les assujettis à l'obligation de souscription de la carte rose

La règle est posée par l'article 1^{er} du règlement n°2 précité qui fixe les conditions de démarrage du système de la carte rose. Le texte précise : « Il est rendu obligatoire dans les Etats de la communauté, la carte rose CEMAC. Cette obligation s'étend à l'ensemble des assurés automobiles ». Il en résulte que toute personne physique ou morale qui souscrit une RC automobile est soumise à l'obligation de souscription de la carte rose. La même

règle s'applique à l'Etat s'il opte pour la prise d'une garantie RC pour ses véhicules.

B/ Le fondement de l'obligation de souscription

A l'origine, il était question de limiter la carte rose aux seuls assurés qui pratiquent le transport international. Mais les études réalisées ont permis de constater que, partir de cette base ne permettra pas au système de réunir les ressources nécessaires à son démarrage. La raison première de l'extension de l'obligation de souscription de la carte rose est d'ordre financier ; elle se justifie d'ailleurs à travers les techniques de base de l'assurance.

Il s'agit notamment des techniques de probabilité qui font appel à deux autres notions : la loi des grands nombres et la mutualité.

Le premier avantage résultant de la loi des grands nombres est que tous les assurés RC ne vont pas franchir leurs frontières au cours d'une période d'assurance, et même s'il arrive que le cas se produise, tous ne vont pas commettre des sinistres au cours de la même période.

En deuxième lieu, les organes de la carte rose peuvent ainsi réaliser la compensation entre ceux des assurés responsables des dommages et les autres qui ne seront pas impliqués dans un accident.

L'autre raison qui soutient l'extension de l'obligation de la carte rose est qu'il faut impliquer l'ensemble des assurés à l'effort de sécurité. Il a été constaté que les sinistres transfrontaliers sont pour une large part imputables aux conducteurs nationaux (de taxis et deux roues surtout), qui sont plus souvent très pressés et

moins prudents que les conducteurs étrangers. Les uns et les autres peuvent être responsables ou victimes, il est normal que tous soient unis dans le financement des conséquences d'un accident préjudiciable.

PARAGRAPHE 2 : L'ETENDUE DES GARANTIES CONFEREES PAR LA CARTE ROSE

Nous distinguons l'étendue de la garantie (A) de son contenu (B).

A/ L'étendue de la garantie

La garantie conférée par la carte rose couvre l'ensemble de l'espace CEMAC. L'Accord a laissé la possibilité aux Etats tiers d'intégrer le système de la carte rose, et donc de bénéficier de la garantie. Il n'y a pas à ce jour un Etat tiers adhérent sauf Sao Tome et Principe qui cherche à intégrer la CEMAC et qui aura naturellement à adopter l'Accord portant création de la carte rose.

Dans le temps, la carte rose couvre une période d'assurance, elle peut être annuelle, semestrielle, trimestrielle ou mensuelle suivant le contrat de base RC.

B/ Le contenu de la garantie

La carte couvre le risque de la RC encourue par l'assuré du fait de la circulation internationale. Nous précisons que le risque de la RC s'entend de celui régi par les lois du lieu de l'accident. Avec les articles 200 et suivants du Code CIMA, les problèmes de conflits de lois dans l'espace se trouvent émoussés.

SECTION 2 : LES REGES DE FORME APPICABLES A LA CARTE

ROSE .

L'article 9 (8) de l'Accord et le règlement du Conseil de bureaux du 24 novembre 2000 attribuent au Conseil des bureaux la charge de déterminer la couleur et la forme de la carte rose (Paragraphe 1) ses mentions obligatoires (Paragraphe 2) d'où se dégage sa force probante (Paragraphe 3).

PARAGRAPHE 1 : LA FORME DE LA CARTE ROSE.

La couleur rose résulte de l'inscription sur un papier cartonné blanc, en petits caractères et par ondulation (de couleur rose) de l'expression «carte internationale d'assurance de responsabilité civile automobile CEMAC ».

La carte rose est constituée de trois volets détachables. Le premier volet est destiné à être remis à l'assuré en complément de l'attestation RC, le deuxième volet est conservé par la compagnie d'assurance (service de la comptabilité), le troisième volet doit en principe être retourné au bureau national mais en pratique, ce principe n'est pas toujours respecté (pour des raisons d'économie de temps).

La carte rose porte un numéro d'ordre figurant sur la partie inférieure des trois volets et sur le timbre qui accompagne chaque carte. Le timbre qui est de la même couleur que la carte rose est apposé sur le certificat détachable de l'attestation d'assurance et est oblitéré par un cachet de l'assureur.

Les textes prévoient la signature de la carte rose et par l'assureur et par l'assuré. Mais en pratique, l'assuré ne porte pas sa signature sur la carte rose .

PARAGRAPHE 2 : LES MENTIONS DE LA CARTE ROSE

La carte rose est rédigée dans les langues officielles des Etats membres. Elle comporte les mentions suivantes :

- le nom et l'adresse du bureau national émetteur ;
- le nom de la compagnie d'assurance qui la délivre ;
- les nom et prénom de l'assuré ;
- la catégorie du véhicule ;
- le numéro de police ;
- le numéro d'immatriculation ;
- la période de validité de la carte ;
- la liste des pays où la carte est valable, et au recto l'adresse de tous les bureaux nationaux ;
- le numéro d'ordre.

PARAGRAPHE 3 : LA FORCE PROBANTE DE LA CARTE ROSE.

Elle se mesure à travers la valeur de la carte rose (A) qui est soumise au contrôle des pouvoirs publics (B).

A/ La valeur de la carte rose.

La carte rose vaut attestation d'assurance pour son titulaire dans tous les Etats membres du système. Cette validité est alignée sur le régime de la RC de base. Il en résulte que la carte rose n'aura aucune valeur probante tant que la RC de base n'est pas valable. C'est pourquoi, la carte est délivrée au même moment par l'assureur RC à la souscription ou aux renouvellement et prorogation.

B/ Le contrôle de la carte rose.

Rendue obligatoire au même titre que la RC, la carte rose est soumise au contrôle des forces de l'ordre. L'article 5 du Règlement n°2 précité fait référence à l'article 213 du Code CIMA qui régit le contrôle de l'obligation d'assurance. Ainsi, tout conducteur de véhicule terrestre à moteur doit, à toute réquisition, présenter les deux attestations.

Nous pouvons retenir que l'essentiel des règles que nous venons de présenter sont celles qui ont trait plus ou moins directement à l'aspect technique du système de la carte rose. Sur le plan pratique, nous nous sommes cantonné sur l'expérience centrafricaine en matière de tarification mais les différences que nous pouvons relever d'un pays à l'autre sont moindres puisque tous sont de l'espace CIMA. A titre d'exemple, au Cameroun⁴, pour un véhicule de la catégorie 02 08 CV Essence, pour une garantie de deux mois nous aurons :

Prime annuelle	80918
Prime nette (80918 x 20%)	16184
Accessoires	3566
Frais de fichier	250
Carte rose	1000
Prime TTC	21000

Nous constatons que le montant de la carte rose est le dernier des éléments de la prime et n'est pas pris en compte dans l'assiette des taxes.

Nous tenons également à faire remarquer que les textes ne sont pas très clairs sur les cas relatifs aux véhicules volés ou non

assurés qui peuvent être impliqués dans un accident à l'étranger. La victime n'est pas protégée dans cette situation surtout que les FGA ne sont presque pas opérationnels dans l'espace CEMAC. Le Conseil des bureaux est appelé à veiller sur cet aspect.

Sur le plan financier, les textes n'ont pas abordé la question relative au sort des revenus tirés de la vente des cartes roses notamment la partie devant financer les avances aux victimes en cas de sinistres. La question se pose de savoir comment faire fructifier ces revenus d'autant que la gestion administrative en consomme une bonne partie ? S'il est vrai que les bureaux nationaux ne sont pas des compagnies d'assurance, ils doivent au moins être en mesure de satisfaire les assurés, les victimes et les compagnies par le règlement rapide des sinistres résultant de la circulation internationale.

⁴ Extrait d'une police d'assurance des AGC du 17/05/2004 à Douala.

DEUXIEME PARTIE :

**LE ROLE DE LA CARTE ROSE DANS LE
DEVELOPPEMENT SOCIO-ECONOMIQUE DES ETATS-
MEMBRES**

Il est traditionnellement établi que l'industrie d'assurance constitue l'une des composantes essentielles de l'activité économique. L'intervention de l'industrie d'assurance dans le circuit économique se mesure à deux points de vue.

Les assureurs en tant qu'investisseurs institutionnels contribuent au financement de l'économie en injectant dans le circuit économique les ressources mobilisées provenant de la masse des primes collectées et des provisions techniques constituées.

L'autre aspect de l'intervention des assureurs dans l'économie qui représente en outre le service après vente est la préservation et le renouvellement de l'outil de production. En effet, les personnes qui craignent à être exposées à des risques dont elles ne sont pas à même de maîtriser les conséquences trouvent qu'il est mieux de confier la gestion aux assureurs, spécialisés en ce domaine ; cela est d'autant vrai dans les assurances de dommages que dans les assurances de responsabilité.

Ce rôle économique de l'assurance ne peut pas être dissocié du rôle social en ce que, lorsque l'outil de production ne fonctionne pas, la rentabilité de tout investissement sera hypothéquée sinon annihilée. L'assuré, le tiers (en cas de RC) ou à une certaine échelle, la société toute entière en subiront nécessairement les conséquences néfastes.

Ce rôle socio-économique de l'assurance est au centre des préoccupations des Etats de la CEMAC qui « soucieux à la fois d'encourager et de renforcer le développement de leurs échanges commerciaux et touristiques et de résoudre les problèmes posés par l'accroissement du trafic routier international, notamment en

matière d'indemnisation des victimes de la circulation »⁵, ont décidé d'instituer le système de la carte rose CEMAC. De ce texte du préambule de l'Accord se dégagent deux orientations :

- Le développement des échanges commerciaux et touristiques ;
- La résolution des problèmes posés par le trafic routier international.

La carte rose apporte une solution aux problèmes de sinistres transfrontaliers (Chapitre I), ce qui est un préalable au développement socio-économique (Chapitre II).

⁵ Accord précité Préambule, alinéa 1.

CHAPITRE I : LA CARTE ROSE COMME SOLUTION AUX PROBLEMES DE SINISTRES RC AUTOMOBILE TRANSFRONTALIERS

C'est le premier apport du système de la carte rose aux Etats de la CEMAC. La résolution des sinistres transfrontaliers passe par leur gestion (Section 1) et leur règlement (Section 2).

SECTION 1 : LA GESTION DES DOSSIERS DE SINISTRES TRANSFRONTALIERS

Nous focaliserons notre attention sur le traitement technique des réclamations afférentes à ces sinistres, pour ce faire, nous parlerons de l'instruction des dossiers sinistres (Paragraphe 1) et des procédures subséquentes (Paragraphe 2).

PARAGRAPHE 1 : L'INSTRUCTION DES DOSSIERS SINISTRES

Il est nécessaire d'évoquer au regard des textes régissant la carte rose la notion de sinistres transfrontaliers (A) dont la compréhension permet d'éclairer les requérants (B).

A/ La notion de sinistres transfrontaliers

La législation communautaire applicable à la carte rose n'a pas défini de manière expresse la notion de sinistres transfrontaliers. Toutefois, à partir de la combinaison d'un certain nombre d'articles nous voyons transparaître cette notion.

Les sinistres transfrontaliers sont ceux qui résultent de «tout accident donnant lieu à une réclamation contre un assuré

du fait de l'usage d'un véhicule » (article 1 de la Convention Inter Bureaux).

Cet accident doit avoir causé des dommages à des tiers à l'occasion de la circulation du véhicule assuré dans un pays autre que celui du lieu de la souscription de l'assurance RC.

L'article 2 de l'Acte n°2/96 précité précise en l'occurrence qu'il s'agit de « sinistres causés hors du territoire national... » et de « ...sinistres causés sur le sol national par les titulaires des cartes émises par les bureaux nationaux... ».

C'est le cas d'un conducteur, titulaire d'un contrat automobile émis par une compagnie centrafricaine qui aura causé des dommages dans l'un quelconque des Etats de la CEMAC. Il faut préciser que le caractère transfrontalier ne dérive pas toujours de la nationalité des assurés.

Aussi, pour les pays sans littoral de la CEMAC, il y a un cas particulier de sinistres transfrontaliers. Ce cas résulte des véhicules importés et qui transitent par les ports les plus proches. Ces véhicules sont souvent couverts par des contrats de courte durée (généralement trois mois) et sont souvent impliqués dans des sinistres sur le territoire du pays de destination.

Cette notion de sinistres transfrontaliers, si elle est bien cernée permettra de désengorger les services sinistres des compagnies d'assurance qui ne gèrent pas en principe directement les réclamations qui s'y rapportent.

B/ Les réclamations

L'article 1^{er} (h) de la Convention Inter Bureaux (CIB) a clairement défini les réclamations comme « toute demande en

dommages intérêt qui, d'après la loi du pays où l'accident a eu lieu, est susceptible d'être couverte par une police d'assurance automobile ».

La CIB qui est le texte de base en matière de règlement des sinistres transfrontaliers établit un mandat général réciproque entre les bureaux nationaux en vertu duquel les réclamations doivent être présentées (1) et gérées (2).

1/ La déclaration des sinistres

Elles sont faites par les assurés et les victimes. Elles doivent être faites au bureau national (bureau gestionnaire) sur le territoire duquel le sinistre s'est produit. La déclaration initial (de l'assuré par exemple) doit logiquement être suivie de celle de la victime pour que la procédure d'indemnisation soit mise en mouvement.

Les pièces qui doivent être jointes aux demandes sont pour l'instant celles qui sont exigées pour les sinistres nationaux. Un projet de convention additionnelle à CIB est sur le bureau du Secrétaire Général permanent, et dès son adoption, toutes déclarations se feront à partir des éléments suivants :

a) Les documents généraux

Ce seront :

- une copie de la police ou de l'attestation d'assurance en cours de validité ;
- une copie de la carte rose en cours de validité ;
- un procès verbal de police, de gendarmerie ou d'huissier;
- une copie du permis de conduire ;
- une copie de la carte nationale d'identité ;

- un certificat de visite technique.

b) Les documents exigés pour les dommages matériels

il s'agit de la réclamation chiffrée de ces dommages avec des indications photographiques.

c) Les documents exigés pour les dommages corporels

Les victimes produiront (en dehors des documents généraux) ;

- un certificat médical initial
- les ordonnances
- les factures d'achat ou de paiement des soins reçus
- les autres factures pour les frais exposés (en cas de décès)
- un certificat médical final ;
- une réclamation des préjudices à indemniser
- une évaluation des préjudices et autres pièces nécessaires;
- une attestation de travail
- une copie d'acte de naissance
- un procès verbal du Conseil de famille ;
- un bulletin de salaire ou toute autre pièce pouvant en tenir lieu ;
- une indication du SMIG de l'Etat sur le territoire duquel s'est produit le sinistre.

Le projet de convention additionnelle précise par ailleurs que les bureaux gestionnaires ont l'obligation de joindre toutes ces pièces aux dossiers traités (les évaluations dont il est question ici sont de la compétence de ces bureaux).

2/ La gestion des réclamations

Le bureau gestionnaire est chargé de la gestion des réclamations, il suit au nom de l'assuré l'ensemble de la procédure jusqu'à son aboutissement (l'indemnisation de la victime).

Au sein du bureau gestionnaire, c'est plus précisément l'organe de gestion qui doit s'occuper de l'instruction des dossiers de sinistres et qui doit en assurer la gestion technique et administrative suivant les règles édictées par la CIB.

Les dossiers des sinistres sont montés à partir des pièces produites par les requérants. Nous avons eu à constater (cas centrafricain) que les services sinistres des compagnies viennent souvent à la rescousse du bureau national dont les organes constitutifs ne sont pas encore opérationnels. Les régleurs sinistres des compagnies (surtout ceux de la compagnie qui abrite actuellement le bureau national centrafricain) montent le dossier sinistres sur le formulaire de la déclaration de leur compagnie, ouvrent la côte et procèdent au transfert des dossiers au Président du bureau national. Les dossiers ne sont pas enregistrés sur les répertoires de la compagnie.

Certaines compagnies de la CEMAC prennent le soin de préciser aux assurés, par cachet apposé sur les deux attestations que les sinistres doivent être déclarés dans cinq jours.

Nous avons constaté que certains assurés demeurent encore perplexes et ne savent pas exactement où déclarer les sinistres. Ils en arrivent souvent à perdre assez de temps avant de se présenter aux compagnies. Un travail de sensibilisation paraît nécessaire en amont pour que les bureaux gestionnaires soient

saisis à temps et que leur appréciation des sinistres ne soient pas obnubilée.

PARAGRAPHE 2 : LES PROCEDURES SUBSEQUENTES

C'est l'ensemble des mesures à prendre en vue de boucler l'instruction des dossiers des sinistres (A), à la lumière desquelles les bureaux gestionnaires peuvent se désengager (B).

A/ Les mesures à prendre après l'instruction des dossiers de sinistres

Certaines de ces mesures ne visent pas tous les sinistres ; ce sont les sinistres qui nécessitent la prise de mesures urgentes qui sont d'abord concernés.

Pour les sinistres d'une gravité exceptionnelle, les bureaux gestionnaires peuvent avoir à se transporter sur les lieux de l'accident pour se rendre compte de l'étendue des dommages et envisager les mesures conservatoires conséquentes. Les bureaux gestionnaires doivent en effet instruire et régler toute réclamation comme si la police a été délivrée par eux (CIB, article 4 – 2).

Les bureaux gestionnaires doivent informer le bureau émetteur de la carte rose dont le détenteur est impliqué dans un accident. Le bureau émetteur va à son tour informer l'assureur RC de base. Cette information est particulièrement utile en ce qu'il permet de vérifier si le contrat a réellement été souscrit auquel cas l'assureur va constituer les réserves qu'il faut. Il permet également de contrecarrer l'action des faussaires qui commencent à sévir dans la mise sur le marché des attestations parallèles. Il est en outre interdit aux bureaux gestionnaire de confier la gestion d'un

dossier de sinistre à une personne qui y a un intérêt financier (CIB article 9).

B/ Le transfert des dossiers à d'autres organisations

Les bureaux gestionnaires doivent, en cas de vol du véhicule ou de la carte rose, saisir le FGA si celui-ci existe (CIB article 4 – 2 in fine). Le projet de la convention additionnelle à la CIB entend assimiler ce cas à celui de la non assurance.

Les bureaux gestionnaires peuvent confier la gestion des dossiers de sinistres à toute autre « organisation établie en vue d'effectuer les opérations d'assurance automobile... ». L'article 5 – 2 de la CIB précise que cette organisation (dont la nature n'est d'ailleurs pas définie) peut gérer les réclamations et rendre compte au bureau gestionnaire en application de la CIB.

SECTION 2 : LE REGLEMENT DES SINISTRES TRANSFRONTALIERS

C'est la concrétisation véritable du premier aspect de la contribution de la carte rose au développement socio-économique des Etats membres. Ce règlement rappelons-le se fait selon la loi du lieu du sinistre et en application de la CIB. Un mécanisme particulier de règlement des sinistres transfrontaliers est institué par la CIB (Paragraphe 1) ainsi qu'un mécanisme de remboursement (Paragraphe 2).

PARAGRAPHE 1 : LE MECANISME DE REGLEMENT

Il est prévu à l'article 5 de la CIB, le règlement peut se faire sans (A) ou avec consultation préalable (B).

A/ Le règlement sans consultation préalable

Le bureau gestionnaire, après étude et gestion des dossiers, procède au règlement des sinistres aux victimes ou à leurs ayants droit.

Pour chaque sinistre garanti, le bureau gestionnaire conserve la liberté de transiger avec la victime ou ses ayants droit. L'intervention sans consultation préalable du bureau gestionnaire est plafonné à 500.000 F CFA pour tous les cas de dommages (corporels ou matériel).

Ce dispositif traduit en acte concret la volonté des Etats de la CEMAC à procéder au règlement rapide et équitable des sinistres transfrontaliers. La rapidité tient au fait qu'en dehors de l'étude des dossiers, aucun délai n'est exigé au bureau gestionnaire qui appréciera en fonction de la situation à quel moment consentir l'avance de trésorerie au montant susmentionné. L'aspect équité trouve son explication dans le fait que les règlements prennent en compte le contexte socio-économique du lieu du sinistre. Le SMIG à prendre en compte dans le calcul de l'indemnité sera celui de la situation de la victime par exemple (mais dans le respect des dispositions du code CIMA).

Le montant de l'avance peut certes paraître assez faible mais il est tout aussi raisonnable eu égard aux ressources du système qui sont pour le moment limitées. C'est d'ailleurs pourquoi la CIB laisse la possibilité au Conseil des bureaux de le modifier (CIB article 5 - 2).

B/ Le règlement avec consultation préalable

Dans ce cas, le bureau gestionnaire doit au préalable requérir l'avis du bureau émetteur avant de consentir toute avance. Il s'agit des cas de sinistres pour lesquels le montant de l'évaluation dépasse 500.000 F CFA. Comme nous l'avons vu précédemment, il doit y avoir un flux d'informations entre les bureaux (émetteur et gestionnaire) et l'assureur de base. La consultation du bureau émetteur n'a pas pour objectif de faire obstacle au règlement, mais de permettre une gestion efficiente des sinistres. La consultation préalable permet au bureau gestionnaire d'obtenir une autorisation du bureau correspondant à partir de laquelle il effectuera le décaissement nécessaire. L'autorisation préalable apparaît comme une mesure de prudence pour les bureaux et pour l'assureur de base qui vont mettre de côté la disponibilité qu'il faut pour faire face aux différents cas de sinistres d'une période donnée, ce qui facilitera en outre les remboursements réciproques.

PARAGRAPHE 2 : LE MECANISME DE REMBOURSEMENT

L'article 8 de la CIB qui pose les principes du remboursement en distingue le montant (A) et les sanctions possibles (B).

A/ Le montant du remboursement

La CIB établit un mécanisme triangulaire de remboursement. Le bureau gestionnaire qui indemnise une victime se fait rembourser par le bureau émetteur qui à son tour se fait rembourser par l'assureur de base.

Le montant du remboursement prend en compte :

- les sommes payées par le bureau gestionnaire à titre de dommages intérêts
- les dépenses effectuées par le tiers lésé dont la législation du lieu du sinistre en autorise le remboursement ;
- les dépenses de gestion engagées par le bureau gestionnaire du fait du sinistre ;
- une contribution aux frais de gestion. L'article 7 5 A (2) de l'Accord établit l'assiette de cette contribution sur « le chargement de gestion de 5% des dossiers sinistres », le taux de la contribution étant fixé par le Conseil des bureaux.

Le mécanisme de compensation évoqué par la Convention Inter Bureaux n'est pas opportun pour le moment. Les pays de la CEMAC ont une monnaie unique et comme il n'y a pas de devises, ces Etats trouvent mieux d'utiliser les créneaux des banques commerciales pour les opérations de règlements et de remboursements.

Les comptes relatifs aux sinistres réglés sont tenus par trimestre et les demandes de remboursement sont à adresser le plus tôt possible dès la clôture des comptes.

B/ Les sanctions

Le bureau émetteur saisi d'une demande de remboursement dispose d'un délai de deux mois pour s'exécuter. A l'expiration de ce délai, les montants à rembourser seront assortis d'une pénalité. Il s'agit d'un intérêt dont le taux est fixé à

10% du montant à rembourser (Accord article 7 A C, CIB article 8 – 5).

Le taux de 10% est susceptible d'être modifié sur décision du Conseil des bureaux.

Ce sont ces principes qui gouvernent le règlement des sinistres transfrontaliers et à la lumière desquels nous allons traiter des apports du système de la carte rose à la sous-région ainsi que de la pratique du règlement des sinistres par le bureau national centrafricain.

CHAPITRE II : APERCU SUR LES APPORTS DE LA CARTE ROSE A LA SOUS-REGION

L'espace CEMAC est assez vaste. Il couvre une superficie de plus de 3 millions de km² pour une population d'environ 30 millions de personnes. Mis à part l'ouest de l'espace qui est ouvert sur la mer, la grande partie du territoire des Etats membres est continentale en sorte que la communication intra-communautaire se fait essentiellement par la route. Le transport de marchandises par la route est le plus pratiqué le plus souvent sur une longue distance.

Entre le Cameroun et la République Centrafricaine par exemple, il faut parcourir plus de 1600 km pour effectuer le trajet port de Douala-Bangui, ce qui est d'ailleurs la même situation pour le Tchad. Même pour les pays non enclavés de la CEMAC, le transport de marchandises entre les Etats demeure essentiellement routier.

L'Institution de la carte rose se trouve justifiée dans la volonté des Etats de la CEMAC à faciliter les échanges entre eux. Nous nous attellerons à faire ressortir les apports socio-économiques de la carte rose (Section 1) et un aperçu sur la pratique du règlement des sinistres (Section 2).

SECTION 1 – LES APPORTS SOCIO-ECONOMIQUES DU SYSTEME DE LA CARTE ROSE .

Nous nous efforcerons, en dépit de leur indissociable liaison à distinguer des apports économiques des apports sociaux.

**PARAGRAPHE 1 : LES APPORTS ECONOMIQUES DU SYSTEME DE
LA CARTE ROSE**

Les assureurs et les assurés (A) les victimes (B) sont les protagonistes du contrat d'assurance. la carte rose vient améliorer la situation économique des uns et des autres du point de vue des prestations qui découlent du contrat d'assurance en vue de l'épanouissement de la sous-région (C).

A/ Les assureurs et les assurés

Ils sont de prime abord intéressés, mais nous distinguerons respectivement leur cas.

1/ Les apports économiques aux assureurs

La carte rose permet aux compagnies d'assurance de réaliser des économies sur leurs frais de gestion. A la survenance d'un sinistre transfrontalier, la compagnie d'assurance appelée en garantie n'est plus obligée de faire déplacer un technicien sur les lieux de l'accident encore moins de désigner un correspondant local pour les opérations d'instruction, d'enquête et d'évaluation. Toutes ces opérations nécessitent bien entendu des sorties de fonds et risquent de grever lourdement les frais de gestion si à chaque sinistre les compagnies doivent les répéter.

Les bureaux nationaux sont désormais « l'œil et l'oreille » de l'ensemble des compagnies de la zone CEMAC pour les sinistres transfrontaliers. Les compagnies n'ont plus qu'à se confier à leurs bureaux nationaux lesquels serviront de relais entre elles et les bureaux gestionnaires, et partant aux assurés. Elles n'auront qu'à rembourser aux bureaux gestionnaires leurs débours qui sont bien limités par la CIB. Il en résulte que les assureurs peuvent

maîtriser leurs frais de gestion et par conséquent améliorer leurs résultats.

La carte rose permet ainsi aux compagnies d'assurance de renforcer leur image de marque auprès de leurs assurés qui seront suivis dans tout leur mouvement dans l'espace CEMAC.

2/ Les apports économiques aux assurés

Les assurés susceptibles d'être impliqués dans un accident transfrontalier sont en général les transporteurs de marchandises travaillant pour eux mêmes ou pour des tiers. Dans tous les cas, ils traitent avec d'autres opérateurs économiques, des particuliers, des organismes publics ou privés envers lesquels ils ont une obligation de délivrance (dans de bonnes conditions et surtout dans les délais requis). Mais il a été constaté que les conducteurs subissent souvent « les désagréments tels que la saisie du véhicule avec parfois sa marchandise comme gage d'un règlement attendu d'une compagnie d'assurance étrangère sur laquelle les autorités locales ou la victime n'ont aucun pouvoir ».⁶

Ces pratiques ne peuvent que mettre l'assuré dans des difficultés sinon dans l'impossibilité de se dégager de son obligation en raison des détournements ou dissipations qui peuvent en résulter ou alors du coût de l'immobilisation du véhicule ; la rémunération de l'opération de transport est ainsi compromise.

Le système de la carte rose apporte une solution à ces goulots d'étranglement à la bonne marche des affaires. Les assurés peuvent dès lors circuler en toute quiétude et en cas

⁶ NDOBO Basile, L'assureur Africain, n°37, juin 2000, p.5.

d'accident, les bureaux nationaux vont s'interposer pour en garantir le règlement ou pour obtenir des autorités compétentes la mainlevée sur le véhicule en cause ou sur son contenu. Cette précision vaut aussi pour ceux des assurés non commerçants qui peuvent mettre en œuvre sans crainte leurs ambitions touristiques.

B/ Les apports économiques aux victimes

Les victimes des sinistres transfrontaliers sont désormais en mesure d'entrer dans leurs droits dans un délai raisonnable. Les bureaux gestionnaires qui agissent en lieux et place des assureurs de base peuvent librement décider de toute action urgente en fonction de la nature des préjudices subis et de leur gravité.

Les victimes des préjudices corporels ont la possibilité de bénéficier très rapidement d'une avance pour couvrir les frais médicaux et celles qui subissent des dommages matériels peuvent dans les mêmes conditions financer la réhabilitation ou le renouvellement de leur outil de production. Les victimes sont à l'abri des procédures complexes et onéreuses dont l'heureux aboutissement n'est pas souvent garanti.

C/ Les apports économiques de l'espace CEMAC

La CEMAC ne peut que tirer profit de la somme des apports économiques précédemment évoqués dont la consécration sera la liberté des transactions.

Il faut ajouter que le système de la carte rose est doté des statuts d' « institutions spécialisées » de l'UEAC par l'Acte

additionnel n°8/CEMAC-006 CCE du 14 décembre 2000 portant liste des institutions spécialisées de l'UEAC. Le système de la carte rose figure désormais sur une liste de douze institutions à caractère économique tels que la Banque de Développement des Etats de l'Afrique Centrale (BDEAC), la Communauté Economique du Bétail, de la Viande et des ressources halieutiques (CEBEVIRHA) pour ne citer que celles-là.

En cette qualité, le système de la carte rose ne se limitera pas seulement à résoudre les problèmes de sinistres transfrontaliers, il va participer à toute autre action inscrite au programme de l'UEAC et poursuivant un but économique.

Ainsi, le système de la carte rose aura à contribuer par exemple à la taxe communautaire d'intégration établie par l'Acte additionnel n°3/00-CEMAC-046-CM05 du 14 décembre 2000 instituant un mécanisme autonome de financement de la communauté. Cette taxe s'applique aux « importations des Etats-membres des produits originaires des pays tiers... », précise l'article 2 de l'Acte n°3/00 précité. Les imprimés des cartes roses étant importés de la France seront soumis à cette taxe.

En dehors de cette taxe, les Etats de la CEMAC auront à prélever toutes les taxes et droits divers fixés par leurs législations nationales.

Les opérateurs économiques de la CEMAC trouvent également un partenaire de plus avec qui ils établissent des relations d'affaires fructueuses. C'est le cas pour les experts, les banquiers, les transporteurs, les garagistes par exemple et même pour certains corps de métier (avocats, médecins...)

PARAGRAPHE 2 : LES APPORTS SOCIAUX DE LA CARTE ROSE .

Il est quelque peu difficile de distinguer de manière ferme l'aspect économique de l'aspect social. Nous essayerons de traiter des apports sociaux de la carte rose sur le terrain de l'emploi (A) et des indemnités (B).

A/ La carte rose et l'emploi

La carte rose contribuera inéluctablement à la résorption des problèmes d'emploi qui se posent avec acuité dans la zone.

Les premiers bénéficiaires des apports sociaux de la carte rose sont les professionnels des compagnies et des Directions de contrôle qui se voient offrir une opportunité d'épanouissement professionnelle sur le plan technique et sur le plan des responsabilités, surtout du fait que les mandats des responsables des bureaux nationaux et du Conseil des bureaux sont limités dans le temps.

Avec la mise en place de toutes les structures du système de la carte rose, les Etats de la CEMAC vont créer des emplois pour leur ressortissants, techniciens des assurances ou non. Les effets financiers qui s'en suivront (salaire, indemnités) contribueront à améliorer la situation sociale des bénéficiaires, de leurs familles et de l'ensemble de l'espace CEMAC. Si les bureaux nationaux traînent encore le pas, le Conseil des bureaux projette de se doter dans un futur proche d'un organigramme complet par la mise en place des directions technique, administrative et financière.

B/ L'aspect social des indemnités

Il est vrai que les indemnités versées aux victimes constituent un apport financier, mais cet apport n'est destiné qu'à remettre les victimes dans la situation qui est la leur avant la survenance du fait dommageable. Il ne s'agit donc point pour les victimes ou leurs ayants droit d'un gain mais d'une réparation conformément au principe indemnitaire. C'est là que nous pouvons mieux appréhender l'aspect social de ces indemnités. La carte rose permet d'améliorer la situation des victimes en évitant notamment qu'elles soient doublement lésées comme c'était le cas avant son institution où ; la perte d'un bien ou d'un être cher réparable en principe, demeurerait souvent sans suite soit du fait de l'ignorance des victimes soit par l'impossibilité financière de celle-ci de mettre en mouvement la procédure d'indemnisation.

Le système de la carte rose vient établir l'équité, et la victime locale d'un accident causé par un conducteur assuré à l'étranger pourra au même titre que la victime du lieu de l'assurance rétablir l'équilibre rompu par le fait dommageable qui lui a emporté son bien ou son parent.

SECTION 2 : APERÇU SUR LA PRATIQUE DE REGLEMENT DES SINISTRES

Nous allons illustrer nos propos de quelques cas de sinistres traités par le Bureau National Centrafricain (BNCIA) en application des mécanismes de règlement précédemment évoqués (Paragraphe 1), nous dégagerons ensuite notre constat sur les avancés du système (Paragraphe 2).

PARAGRAPHE 1 : LE REGLEMENT DES SINISTRES PAR LE BNCIA

Notre passage au Service Sinistre de l'UAC nous a permis de noter que depuis le mois d'août 2004, cinq déclarations ont été enregistrées pour le compte du BNCIA. Nous en donnerons un bref résumé des faits (A), et pour être plus complet dans notre approche, nous reprendrons un cas qui a donné lieu à un règlement effectif (B).

A/ Enoncé des faits des sinistres en instance au BNCIA

Ce ne sont pas les seuls sinistres en instance mais nous les retenons pour leur actualité ; nous précisons que ces cinq déclarations se rapportent à trois accidents.

La première et la deuxième déclarations faites le 23 et le 24 août concernent un accident du 18 août 2004 survenu à Bangui entre deux véhicules assurés au Cameroun par les AGC⁷. Les deux véhicules sont entrés en collision à un carrefour, provoquant de nombreux dégâts matériels et des dommages corporels. Le devis de réparation présenté par le premier déclarant s'élève à 5116592F CFA .

La troisième déclaration faite le 31 août porte sur un accident du 10 août 2004. Un assuré de Satellite Insurance⁸ (du Cameroun) circule en direction de Bangui, il trouve sur son passage un troupeau de cabris, et cherchant à les éviter, il se renverse sur le flanc gauche. Les dommages matériels sont évalués à 236 000 F CFA.

⁷ Polices n° 10012010400970 et 10010704001372. Cartes roses n°1228161 et 1228948.

⁸ Police n° 49113932104 AK 37. Carte rose 1305635.

Les deux dernières déclarations faites le 08 septembre sont relatives à un accident du 02 septembre 2004 qui s'est produit sur le territoire camerounais entre deux véhicules assurés l'un aux AGC⁹ et l'autre à la Compagnie Professionnelle d'Assurances¹⁰ (CPA) ; compagnie camerounaise. L'assuré des AGC faisait marche arrière dans une aire de stationnement et percute par mégarde l'autre véhicule garé derrière.

Nous pouvons remarquer que ce dernier accident ne rentre pas dans le champ d'application de la CIB, et les assurés qui semblent ne pas maîtriser les mécanismes de la carte rose ont omis de faire la déclaration directement à leurs assureurs de base (au Cameroun).

La troisième déclaration est en principe sans objet sauf si le BNCIA opte pour la poursuite du propriétaire des cabris et encore faut-il qu'il soit identifié.

Il ne reste que les deux premières déclarations qui sont de la compétence du système de la carte rose. Il est à noter que toutes ces déclarations obéissent plus ou moins au délai de déclaration de droit commun et sont accompagnées des pièces de base indispensables (police d'assurance, attestation d'assurance et carte rose, permis de conduire, devis de réparation). Les constitutions de conseil par les assurés sont aussi signalées.

B/ Exemple type d'un dossier réglé

Nous situerons les circonstances de l'accident (1) avant d'aborder le règlement effectif (2).

⁹ Police 10680104100011 ; Carte rose 1304298.

¹⁰ Police 100120010401282 ; carte rose 1284581.

1/ Les circonstances de l'accident

Il s'agit d'un accident du 14 octobre 2002 au village Borosse à 35 km de Bangui. Le conducteur est de nationalité camerounaise, son véhicule est assuré à Activa Assurance¹¹(Compagnie camerounaise).

Le véhicule assuré a heurté un piéton se trouvant à côté d'un autre véhicule en stationnement sur la voie publique. La victime âgée de 45 ans a introduit une demande d'indemnisation pour fracture du tibia au BNCIA sur la base du procès verbal d'enquête préliminaire de la gendarmerie nationale.

La réclamation de la victime est aussitôt transmise directement à l'assureur du conducteur mis en cause dans l'accident.

2/ Le règlement

La Compagnie Activa a enregistré le sinistre sous le numéro 2002/2001/202/1616. Par une correspondance du 20 octobre 2003, Activa propose à la victime un « procès verbal de transaction avec désistement d'action et d'instance ». Cette offre de transaction qui confirme les évaluations du médecin traitant de la victime prend en compte les autres frais engagés par celle-ci du fait de l'accident suivant la ventilation ci-après :

- ITT : 90 jours
- IPP : 15%
- Pretium doloris (3/7) « modéré »
- Préjudice esthétique (2/7) « Léger »

¹¹ Police n°20012100202219 du 20/09/2002 au 21/11/2002.

- Frais médicaux : 110075
- Photocopie et légalisation : 12600
- Frais de transport : 45 000
- Revenu mensuel : 130000

Ce revenu ressort d'une estimation faite par la victime, un artisan soudeur électricien sur demande Aactiva.

Pendant la période de règlement, la victime perd son fils et demande une avance au BNCIA d'un montant de 100 000 F CFA puis de 170 000 F CFA qui lui sont accordées (novembre 2003).

Le paiement de l'indemnité par Aactiva s'est fait par virement sur le compte du BNCIA du montant total de la décompte (sans fractionnement).

La quittance de règlement établi par le BNCIA fait ressortir la ventilation suivante :

- Indemnité : 691 570
- Frais de virement : 12 000
- Montant reçu : 679570
- Frais BNCIA (5%) 33978.
- Acompte : 250 000
- Montant net à payer : 395 592

Nous constatons que la procédure est quelque peu biaisée du fait que les échanges se sont faits directement entre le BNCIA (Bureau gestionnaire) et l'assureur de base contrairement aux dispositions de la CIB. Toujours est-il que l'assuré est indemnisé grâce à la diligence de la compagnie Aactiva. Le rôle social du système de la carte rose apparaît clairement à travers ce genre règlement qui renforcera l'image des compagnies d'assurances auprès du public. Cependant le prélèvement des frais de gestion

sur l'indemnité due à l'assuré est ne rend pas compte de l'équité et est à corriger .

Un autre cas qui mérite d'être brièvement signalé est celui d'un accident du 19/10/01 mettant en cause un conducteur assuré en Centrafrique¹² qui a heurté un véhicule sur le sol camerounais.

Le bureau national camerounais saisi de l'affaire informe le BNCIA pour déclarer l'accident et pour signaler qu'il a mis en mouvement la procédure de règlement en accordant à la victime une provision sur indemnité de 500 000 F CFA en application de l'article 5 de la CIB. Ce sinistre qui devrait servir de modèle quant à l'application des dispositions qui régissent le système de la carte rose est malheureusement encore en instance du fait d'un retard dans le traitement du dossier par le BNCIA.

PARAGRAPHE 2 : NOTRE CONSTAT SUR L'EVOLUTION DU SYSTEME.

Si au niveau de la vente des cartes roses la tendance est à l'amélioration en matière de gestion des sinistres des efforts restent à faire, l'examen des points faibles du système (A) précédera notre tentative de solutions (B).

A/ Les faiblesses du système de la carte rose

Il est peut être trop tôt de dresser un bilan exhaustif du fonctionnement du système qui « ... a connu d'abord un démarrage difficile entre 1999 et 2002 avant de devenir

¹² Union Centrafricaine d'assurance et de Réassurance, police n°210876.

aujourd'hui opérationnel ». ¹³ Ces faiblesses se rencontrent à plusieurs niveaux.

1/ Sur le plan de la réglementation

Le système de la carte rose tire l'essentiel de ses principes de fonctionnement sur le système de la carte brune CEDEAO à tel point que la mise en œuvre de certaines règles s'avèrent impossible. Le Président du BNCIA parle de « l'incohérence de nombreuses dispositions de l'Accord calqué sur le modèle de la carte brune... ». ¹⁴ La conséquence de cette situation est que les textes fondamentaux du système doivent être revus, et c'est l'une des causes qui justifie le retard dans le fonctionnement normal du système.

En dépit de cet effort d'adaptation des textes de nombreux vides juridiques subsistent et les « bureaux nationaux fonctionnent actuellement de manière disparate en l'absence des statuts ». ¹⁵ Cette disparité se remarque par la lenteur dans la gestion des dossiers alors que le système est institué dans l'esprit de faciliter le règlement des sinistres transfrontaliers.

L'agencement des organes en deux niveaux (national et supranational) est tout à fait logique eu égard à l'objet même du système. Cependant, au niveau des bureaux nationaux, les responsables sont pour la majorité des cadres des sociétés d'assurances qui sont très sollicités au sein de leurs entités de

¹³ Aroun DOUMGOTO, Bilan Programme du système d'assurance carte rose CEMAC, p.1

¹⁴ HAMIDOU YAO, Note de présentation des textes relatifs à la carte internationale d'assurance de RC en zone CEMAC.

¹⁵ Aroun DOUMGOTO, op.cit.

base au détriment bien entendu des bureaux nationaux dont ils ont la charge.

2/ Dans les rapports avec les assurés

Nous avons eu à remarquer que les assurés ne sont pas encore suffisamment informés sur la carte rose et sur l'obligation de souscription. Il en est de même du grand public qui est presque en marge du système alors que c'est ce public qui est exposé aux conséquences des accidents que le système de la carte rose entend gérer. Et donc au lieu de devenir un outil de publicité pour l'assurance, la carte rose risque d'être un argument de plus pour les détracteurs qui n'ont qu'une image négative de l'assurance.

3/ En matière de financement

La contribution financière des Etats membres ne reflète pas le rôle combien noble dévolue au système de la carte rose. Il est à noter que les difficultés d'ordre financier sont aussi à l'origine du retard du système, c'est d'ailleurs ce qui a motivé la mise en place du mécanisme d'autofinancement qui ne peut pas tout seul fournir au système toutes les ressources nécessaires à son fonctionnement.

Aussi, les autres sources de revenus (dons, legs, subventions) pouvant provenir d'autres organisations restent inexplorées.

Nous pensons qu'il est indispensable d'engager des actions correctives pour combler les failles du système et lui permettre d'être réellement opérationnel et efficace.

B/ Les actions correctives à envisager

Les actions correctives à mettre en œuvre doivent s'intégrer dans la dynamique de l'évolution du système. Les problèmes relatifs au financement (1) à la mise en place des structures (2), à la gestion technique (3) sont à résoudre.

1/ En matière de financement

Un concours financier des Etats-membres sera très utile au système en ce moment pour lui permettre d'amorcer de pied ferme sa deuxième phase annoncée pour le début de l'année 2005.

La contribution financière des Etats peut prendre la forme d'une aide budgétaire non remboursable. Il revient dans ce cas à chaque bureau national de produire un budget de fonctionnement en faisant ressortir les charges qu'il peut supporter sur ses propres frais et celles qui excèdent sa capacité financière. Le SGP peut ainsi solliciter la participation des Etats sur la base des besoins clairement exprimés par les bureaux nationaux. Les contributions peuvent se faire en nature, il peut s'agir de la mise à la disposition des bureaux nationaux des immeubles (terrains ou bâtiments) pour abriter les structures ; du matériel (fournitures de bureau, matériel informatique) que les Etats peuvent négocier dans le cadre de leur coopération bilatérale ou multilatérale.

Il est aussi souhaitable que pour les premières années de fonctionnement, le système soit exonéré de certaines impositions fiscales.

2/ En matière d'installation des structures

Le fonctionnement régulier du système passe nécessairement par la bonne organisation des organes intermédiaires. Il est important de doter les bureaux nationaux de toutes leurs composantes. Les Ministères en charge des assurances de l'espace ainsi que le SGP ont à conjuguer leurs efforts à cette fin.

En effet, le SGP doit pleinement exercer son pouvoir en matière d'organisation pour parachever l'installation des bureaux nationaux et en particulier celui de la Guinée Equatoriale. En outre, le SGP doit aussi exercer un contrôle permanent (sur pièces et même sur place) pour que la deuxième phase soit placée sous le signe de la rigueur, de la prudence et de la prévision qui caractérisent les organismes d'assurance.

Concernant la configuration des bureaux nationaux, nous estimons que l'organe de gestion qui représente la branche technique (par opposition aux deux autres organes qui ont une mission de pilotage) contribuerait efficacement à la bonne marche du système s'il est bâti sur le modèle du SGP. Cela revient à dire qu'il faut que les responsables de cette structure soient des professionnels uniquement affectés à sa gestion suivant la méthode de mandat à durée ferme et rotatif. Les cadres des compagnies et des directions nationales d'assurance auront ainsi l'occasion de développer leur expérience dans les techniques d'assurance.

3/ En matière de gestion technique

C'est à travers la gestion technique que les assurés, les victimes et le public auront à mesurer l'utilité du système. C'est pourquoi il faut d'abord penser à sécuriser et à faire fructifier les ressources provenant de la cession des cartes roses, ce qui permettra aux bureaux nationaux de faire face aux années présentant une sinistralité exceptionnellement mauvaise. Une étude peut être menée sous l'égide de la CIMA en vue de trouver un régime souple de placement pour permettre au système d'affirmer progressivement son autonomie financière.

Une bonne gestion technique passe aussi par la mise en place d'outils communs de gestion technique. Il peut s'agir de :

- la mise à la disposition de tous les bureaux nationaux de formulaires standards de gestion des sinistres pour résoudre les problèmes de disparités dans le fonctionnement tels que relevés par les SGP ;
- l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) pour d'une part faciliter la collaboration entre les bureaux, entre les bureaux et le SGP et d'autre part, pour vulgariser le système de la carte rose tant dans ses principes que dans ses réalisations. La création d'un site carte rose, la publication de fiches signalétiques et l'utilisation de la messagerie électronique sont à encourager.

Le SGP doit également veiller sur le respect par les bureaux nationaux de l'obligation d'établir les rapports relatifs à la production (encaissement des produits de cession des cartes) et aux sinistres (nombre, dossiers traités, coût...).

Les bureaux nationaux ont aussi à apporter leur assistance technique aux Etats membres et aux transporteurs pour que des mesures de prévention soient prises en vue de garantir la sécurité des personnes et de leurs biens dans les agglomérations, sur les routes par l'installation des signaux appropriés, étant donné que les Etats se sont engagés à développer les infrastructures routières de la sous région (Accord, article 5-1/g).

La pratique de l'apposition sur les attestations de la mention « en cas de sinistre, déclarer dans les cinq jours » initiée par certaines compagnies est à généraliser en vue de permettre aux bureaux gestionnaires de mieux apprécier les circonstances des accidents.

Le SGP et les directions de contrôle des assurances doivent veiller à ce que les victimes soient traités dans des conditions égalitaires d'équité pour éviter les éventuels déclarations de complaisance, les arrangements et toute autre pratique tendancieuse qui viserait à exposer les compagnies à des dépenses indues.

CONCLUSION GENERALE

La présente étude nous a permis de mesurer le degré d'implication des autorités publiques dans l'exécution des prestations nées des contrats d'assurance RC automobiles au-delà des frontières.

Le système de la carte rose qui est le produit d'une coopération entre les Etats de la CEMAC, les sociétés et organismes d'assurance est aujourd'hui opérationnel en tant qu'instrument de "régulation inter-Etats". Cet instrument intervient à la fois :

- comme le continuateur, le facilitateur et même l'exécutant à l'étranger de l'obligation de garantie qui incombe aux compagnies d'assurance ;
- pour permettre aux victimes des accidents de la circulation survenus à l'étranger d'être traités sur les mêmes bases que les victimes nationales en matière d'indemnisation;
- pour favoriser le développement socio-économique de la sous-région à travers les différentes actions qui découlent directement ou indirectement de son objet.

Il est donc clair que la question sur l'utilité du système (du moins dans ses principes) ne sera plus d'actualité. Ce qui donne lieu à discussion en ce moment c'est la question de l'efficacité du système qui sera toutefois tempérée en matière de financement.

Le système de la carte rose est l'une des rares organisations sous régionales dont le lancement n'est pas tributaire de l'apport des financiers extérieurs mais qui a pu au contraire se constituer à travers un mécanisme particulier de financement en dehors de la contribution initiale des Etats-membres. La gestion des

sinistres transfrontaliers est encore à un niveau que nous pouvons qualifier d'expérimental eu égard au retard accusé dans la mise sur pied de tous les organes opérationnels du système. Il est à craindre que cette situation perdure, c'est pourquoi le passage à la deuxième phase doit s'avérer prometteur en vue de la réelle amélioration des conditions des victimes, de la meilleure couverture des assurés et de l'intégration régionale.

Nous avons eu à travers notre démarche à présenter l'organisation du système de la carte rose en nous fondant sur les textes initiaux, les textes modifiés et en empruntant par anticipation des dispositions aux textes en voie d'adoption ou de modification. Les quelques applications pratiques que nous avons eu à présenter sont assez fournies en production mais dans le domaine de la gestion des sinistres, nos illustrations sont à l'image même du fonctionnement du système.

Le système de la carte rose apporte ainsi sa part de solution aux multiples problèmes posés par la circulation des véhicules terrestres à moteur. Mais les personnes (ou leurs biens) demeurent encore exposées aux conséquences de la non assurance.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

LAMBERT-FAIVRE (Y), Droit des assurances, Précis Dalloz, 7^e Edition 1990, 676 p.

LAUGIER (G), MALLET (JP), RAVELET (M), Votre assureur et vous, l'accident matériel de la circulation, Collection Nathan Juridique, 102 p.

YIGBEDEK (Z), L'assurance automobile : théorie et pratique, première Edition 1997, 454 p.

Article

« Carte rose CEMAC » : Un instrument de régulation inter Etats *in* L'Assureur africain n°37, juin 2000 p. 5 à 6 par NDOBO Basile.

Cours

AGBODO-KOFFI (G), Assurance automobile, IIA Cycle II MSTA, 6^e promotion, mars 2003 (inédit).

KEITA (I M), Introduction à l'assurance, IIA, Cycle III DESS-A, janvier 2003 (inédit).

Législation

Code CIMA, deuxième édition, FANAF 2001.

Accord du 1^{er} juillet 1996 portant création d'une carte internationale d'assurance de responsabilité civile automobile en UDEAC ;

Acte n°2/96 – UDEAC – 500 – CE – 31 du 5 juillet 1996 approuvant le protocole d'Accord portant création d'une carte internationale de responsabilité civile automobile en UDEAC ;

Acte Additionnel n°3/00-CEMAC-046-CM-05 du 14 décembre 2000 instituant un mécanisme autonome de financement de la communauté ;

Acte additionnel n°8/CEMAC-006-CCE-2 du 14 décembre 2000 portant liste des institutions spécialisées de l'UEAC.

Règlement n°2/00/UEAC-001-CIARCA-CM-04 du 21 juillet 2000 fixant les conditions du démarrage du système de la carte rose CEMAC.

Règlement n°3/00/UEAC-001-CIARCA-CM-04 du 21 juillet 2000 portant amendement de l'article de l'Accord relatif au mécanisme de financement de la carte rose CEMAC.

Directive n°01/03/UEAC-002-CIARCA-CM-10 du 28 août 2003 portant adoption des statuts des bureaux nationaux ;

Règlement du 24 novembre 2000 déterminant les conditions de fonctionnement du Conseil des bureaux ;

Décision n°03/CB/2000 du 24 novembre 2000 portant fixation du prix de vente des cartes roses ;

Convention inter-bureaux relative au système de la carte internationale d'assurance de responsabilité civile automobile en UDEAC du 10 juin 1998.

Arrêté n°144/MFB/CAB/SG/DGSE/DMCCAB du 08 juin 1998 portant création du bureau national de la carte

internationale d'assurance de responsabilité civile automobile en CEMAC.

Décision n°611/MFB/CAB/SG/DGSE/DMCCAB du 08 juin 2001 fixant le montant des frais de la carte internationale d'assurance de responsabilité civile automobile en zone CEMAC : carte rose.

Notes

Note d'information sur la carte rose par le Secrétariat Général Permanent.

Bilan-Programme du système d'assurance carte rose CEMAC, première phase 1999-2004 à l'attention de la Conférence des Etats Libreville, décembre 2004.

ANNEXES

BANGUI, le 07 Janvier 2004

DECOMPTE ET QUITTANCE DE PAIEMENT

VICTIME : YALIBENDA Joseph

ASSUREUR : ACTIVA ASSURANCES - CAMEROUN

AVOCAT : Maître DOUZIMA Edith.

Indemnité : = 691 570

Frais de virement : = 12 000

Montant reçu : = 679 570

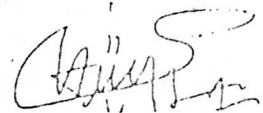
Frais BNCIA (5%) : 33 978

ACOMPTE : = 250 000

MONTANT NET A PAYER : = 395 592

Maître DOUZIMA Edith

YALIBENDA Joseph

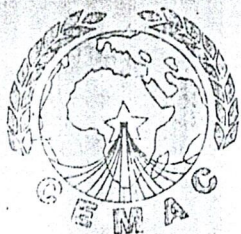


Pour le BNCIA,



Le Président.





CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE DE RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE DE LA CEMAC
(CARTE ROSE)

SECRETARIAT EXECUTIF DE LA CEMAC
CONSEIL DES BUREAUX DE LA CARTE ROSE
BUREAU NATIONAL DU CAMEROUN

Douala, le

1^{er} avril 2003

Le Gestionnaire du Bureau National

A

Bureau Nationale de Centrafrique
(BNCIA)

BP 3178

BANGUI (République Centrafricaine)

Nos réf. : 20 BNCR/GBN/BH/RHB
Objet : Accident du 19 :01 :2001
OMEGA/ CHANAS Assurances c/
CAMCO Police n° 210876 Assuré UCAR Bangui.

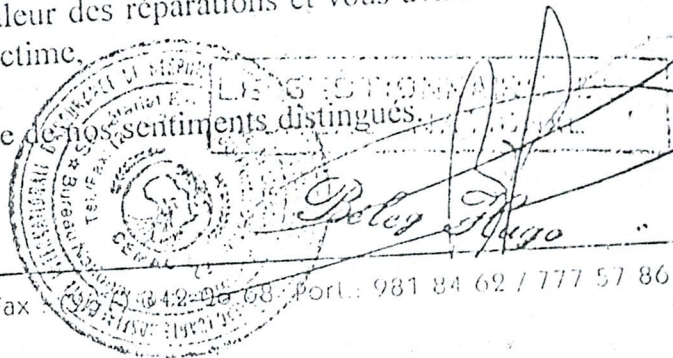
Messieurs,

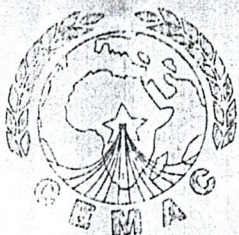
Nous sommes saisis par l'un de nos membres CHANAS ASSURANCES S.A, en vue de faciliter le règlement du sinistre consécutif à un accident survenu à la frontière Cameroun Centrafrique, et qui oppose CAMCO, Assuré de UCAR Bangui, sous police n° 210876 contre l'assuré résident camerounais OMEGA SARL, assuré à CHANAS Assurances S.A.

CHANAS Assurances Cameroun a adressé à UCAR Bangui, une lettre dont nous joignons copie, sans suite à ce jour en vue de la réparation du sinistre dont la responsabilité de CAMCO et UCAR est établie et reconnue suivant procès verbal amiable ainsi que la facture de réparation du dommage subi par la victime camerounaise (ci-joints).

En vous priant d'entreprendre les diligences nécessaires relevant de votre compétence, nous saisissons d'urgence un Expert pour établir la valeur des réparations et vous aviserons de la suite en vue de nos facilitations en faveur de la victime.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'assurance de nos sentiments distingués.





CARTE INTERNATIONALE D'ASSURANCE DE RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE DE LA CEMAC
(CARTE ROSE)

SECRETARIAT EXECUTIF DE LA CEMAC
CONSEIL DES BUREAUX DE LA CARTE ROSE
BUREAU NATIONAL DU CAMEROUN

Douala, le

10 avril 2003

Le Gestionnaire du Bureau National

A

Bureau Nationale de Centrafrique
(BNCIA)

BP 3178

BANGUI (République Centrafricaine)

Nos réf. : 23 BNCR/GBN/BH/RHB
Objet : Accident du 19 :01 :2001
OMEGA/ CHANAS Assurances c/
CAMCO Police n° 210876 Assuré UCAR Bangui.

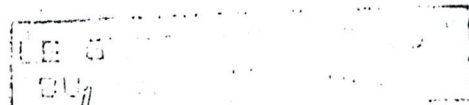
Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous faire tenir ci-joint le rapport d'expertise commis par nos soins afin d'établir la valeur objective des réparations de remise en état du véhicule endommagé par la faute de CAMCO assuré U.C.A.R. comme nous vous l'annoncions dans notre courrier du 1^{er} avril 2003.

En vue de donner une suite rapide à la réclamation du résident camerounais (OMEGA/CHANAS Assurances), nous vous remercions de nous fournir sous huitaine par courrier express, fax, e-mail votre avis, et vous informons déjà que nous procéderons au paiement d'une provision sur indemnité de 500 000 F CFA (cinq cent mille francs) conformément à l'Article 5 de la Convention Inter Bureaux du 10 juin 1990.

Dans l'attente,

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'assurance de nos sentiments distingués.



[Signature]
Hugo

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE.....	ii
DEDICACE	iii
REMERCIEMENTS	iv
SIGLES ET ABREVIATIONS	v
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE :	6
l'organisation du système de la carte rose CEMAC	6
CHAPITRE I : LES ORGANES DU SYSTEME DE LA CARTE ROSE.....	8
Section 1 : La nature des organes du système de la carte rose.	8
Paragraphe 1 : Les bureaux nationaux	8
A/ La composition des bureaux nationaux.	9
B/ Les statuts juridiques des bureaux nationaux.....	9
1/ Les organes des bureaux nationaux	10
2/ Les ressources des bureaux nationaux	10
C/ Le domaine d'intervention des bureaux nationaux	11
1/ Le rôle des bureaux nationaux dans l'émission des cartes roses.	11
2/ Le rôle des bureaux nationaux dans la gestion des engagements	11
Paragraphe 2 – Le Conseil des bureaux	12
A/ La composition du conseil des bureaux	12
B/ Les attributions du Conseil des bureaux	13

Section 2 : Le mécanisme de financement du système...	13
Paragraphe 1 : Les modalités de la vente des cartes roses.....	14
Paragraphe 2 : Les applications pratiques.....	14
A/ Les polices monovéhicules	14
B/ Les polices flottes.....	15
Paragraphe 3 : Les cas particuliers	16
A/ Le cas des assurances temporaires.....	16
B/ Les cas de réédition d'une nouvelle carte rose ...	17
CHAPITRE II - LE REGIME JURIDIQUE DE LA CARTE ROSE.....	19
Section 1 : Les règles de souscription de la carte rose ...	19
Paragraphe 1 : L'obligation de souscription.....	19
A/ Les assujettis à l'obligation de souscription de la carte rose.....	19
B/ Le fondement de l'obligation de souscription	20
Paragraphe 2 : L'étendue des garanties conférées par la carte rose.....	21
A/ L'étendue de la garantie	21
B/ Le contenu de la garantie.....	21
Section 2 : Les règles de forme applicables à la carte rose .	
.....	22
Paragraphe 1 : La forme de la carte rose.....	22
Paragraphe 2 : Les mentions de la carte rose	23
Paragraphe 3 : La force probante de la carte rose.....	23
A/ La valeur de la carte rose.	23
B/ Le contrôle de la carte rose.	24
DEUXIEME PARTIE :	26

LE ROLE DE LA CARTE ROSE DANS LE DEVELOPPEMENT
SOCIO-ECONOMIQUE DES ETATS-MEMBRES26

CHAPITRE I : LA CARTE ROSE COMME SOLUTION AUX
PROBLEMES DE SINISTRES RC AUTOMOBILES
TRANSFRONTALIERS.....29

Section 1 : la gestion des dossiers de sinistres
transfrontaliers29

Paragraphe 1 : L'instruction des dossiers sinistres.....29

A/ La notion de sinistres transfrontaliers29

B/ Les réclamations.....30

1/ La déclaration des sinistres31

a) Les documents généraux.....31

b) Les documents exigés pour les dommages
matériels32

c) Les documents exigés pour les dommages
corporels32

2/ La gestion des réclamations33

Paragraphe 2 : Les procédures subséquentes.....34

A/ Les mesures à prendre après l'instruction des
dossiers de sinistres.....34

B/ Le transfert des dossiers à d'autres organisations
.....35

Section 2 : Le règlement des sinistres transfrontaliers...35

Paragraphe 1 : Le mécanisme de règlement35

A/ Le règlement sans consultation préalable36

B/ Le règlement avec consultation préalable37

Paragraphe 2 : Le mécanisme de remboursement37

A/ Le montant du remboursement37

B/ Les sanctions.....	38
CHAPITRE II : APERCU SUR LES APPORTS DE LA CARTE ROSE A LA SOUS-REGION.....	40
Section 1 – Les apports socio-économiques du système de la carte rose	40
Paragraphe 1 : Les apports économiques du système de la carte rose	41
A/ Les assureurs et les assurés	41
1/ Les apports économiques aux assureurs	41
2/ Les apports économiques aux assurés.....	42
B/ Les apports économiques aux victimes.....	43
C/ Les apports économiques de l'espace CEMAC....	43
Paragraphe 2 : Les apports sociaux de la carte rose ..	45
A/ La carte rose et l'emploi	45
B/ L'aspect social des indemnités	46
Section 2 : Aperçu sur la pratique de règlement des sinistres.....	46
Paragraphe 1 : Le règlement des sinistres par le BNCIA	47
A/ Enoncé des faits des sinistres en instance au BNCIA	47
B/ Exemple type d'un dossier réglé	48
1/ Les circonstances de l'accident.....	49
2/ Le règlement.....	49
Paragraphe 2 : Notre constat sur l'évolution du système.	51
A/ Les faiblesses du système de la carte rose	51
1/ Sur le plan de la réglementation.....	52

2/ Dans les rapports avec les assurés	53
3/ En matière de financement.....	53
B/ Les actions correctives à envisager	54
1/ En matière de financement.....	54
2/ En matière d'installation des structures	55
3/ En matière de gestion technique.....	56
CONCLUSION GENERALE	58
BIBLIOGRAPHIE	61
Ouvrages généraux	61
Article.....	61
Cours	61
Législation	61
Notes.....	63
ANNEXES	64
TABLE DES MATIERES.....	65