INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
B.P. 1575 - YAOUNDE
CYCLE SUPERIEUR - 9ème PROMOTION 1988-1990

L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR : COROLLAIRE DE SA DISPENSE A L'OBLIGATION D'ASSURANCE AUTOMOBILE DE LA LOI CAMEROUNAISE DU 22 MAI 1965

MEMOIRE DE FIN D'ETUDES EN VUE DE L'OBTENTION DU DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES (D.E.S.A.)

PRESENTE PAR:
Mme WOUATSA née DONGMEZA
Précède
MAITRISE EN DROIT PRIVE

Sous la Direction de:
Mr NINGAHI SIMON
Conseiller Technique
à la CNR YAOUNDE

JUIN 1990

"Si cela m'était possible, j'écrirais le mot "Assurance" dans chaque foyer et sur le front de chaque homme, tant que je suis convaincu que l'Assurance peut, à un prix modéré, libérer les familles de catastrophes irréparables."

Winston Churchill.

DEDICACE

A mon époux WOUATSA Georges

A mes parents :
Monsieur NGUETSOP Paul
et Mme née ZEBAZE Anne

A Monsieur OBAME Thomas et Mme née ATIENGO Véronique

A mon Frère ainé DONGMO Roger

A mon petit ZEBAZE OBAME Lionel Roger

A ma belle mère Mme veuve BOGNI Martine

A tous les membres des familles :
NGUETSOP
OBAME
KEMAKEU

Qu'il trouvent a travers cet ouvrage , le modeste produit de leur permanente sollicitude.

Avant - Propos

Ce travail est l'approfondissement d'un des aspects de notre stage de fin de première année. Au cours dudit stage, nous avons été initiés aux techniques et pratiques de l'Assurance parmi lesquelles, la gestion des sinistres matériels et corporels automobiles.

Cet Aspect de l'Assurance nous a intéressé tant et si bien que nous avons décidé de lui consacrer nos travaux de fin de cycle, mais cette fois là du côté de l'Etat qui est dispensé de l'obligation à l'Assurance automobile.

Rédigé par un étudiant en cours de formation, ce mémoire ne saurait, loin s'en faut, cerner tous les aspects de la gestion des sinistres Automobiles par l'administration Camerounaise.

Nous nous excusons auprès de nos maîtres des hommes de terrain, rompus dans les pratiques de la branche Automobile pour d'inévitables imperfections et lacunes qu'ils y décéleront.

A travers nos recherches, nos multiples enquêtes dans les différents ministères de la place et dans des compagnies d'Assurances, nous pensons avoir consacré le maximun de sérieux à l'élaboration de ce document.

Aussi, nous ne saurons terminer cette mise au point sans adresser nos sincères remerciements :

A Monsieur NINGAHI Simon, Conseiller technique à la Caisse Nationale de Réassurance (CNR), Directeur de notre mémoire, dont le sens élévé d'organisation a permis la réalisation normale de ce travail.

Au DOYEN Stanislas Méloné, Professeur Agregé de Droit Privé. Pour la disponibilité dont il a fait preuve chaque fois que nous avons sollicité un entretien, un renseignement, ou un conseil auprès de lui.

A Monsieur MOUTASSIE Ehrard inspecteur d'Assurance à la Sous-Direction des Assurances au Ministère des finances. Pour l'aide et les conseils qu'il nous a prodigués tout au long de notre cycle.

A Monsieur EKOUMOU Raymond. Directeur Technique et Commercial de l'AMACAM, pour son assistance et les conseils prodigués par lui.

A Monsieur DOUALA MOUTENG du service du contentieux à la Sous-Direction de l'exécution du Budget au Ministère des Finances.

A Jacqueline YAMGUE de la CCAR Yaoundé. Notre profonde reconnaissance A Monsieur et Mme NTONWEN Jean-Marie Monsieur et Mme KANA Maurice, Monsieur et Mme ELANGA Georges, Monsieur et Mme MEZAZEM Edouard, Monsieur et Mme TSOPGNI Emmanuel, Monsieur et Mme TSAFACK DELEGUI Pépin et Monsieur et Mme TSAFACK Jean pour le partage quotidien de nos joies et peines.

La réalisation matérielle de cet ouvrage est due essentiellement à Monsieur KANMANGNE François. Nous le remercions pour le soin apporté à ce travail et le sacrifice consenti.

Que tous les Etudiants de la 9e promotion trouvent ici l'illustration des souvenirs inoubliables de notre heureux séjour à l'Institut International des Assurances de Yaoundé.

SOMMAIRE

INTRODUCTION 1

Partie 1 : ANALYSE ET FONCTIONNEMENT DU PRINCIPE L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR 5

Chapitre 1. - ANALYSE DU PRINCIPE 6

Section 1. - FONDEMENT DE LA DISPENSE D'ASSURANCE DE L'ETAT. 6

A. - LA SOLVABILITE DE L'ETAT 6

1. LES RECETTE FISCALES : 6

2. RECETTES NON FISCALES 7

B. - LA SOUVERAINETE ET LE SECRET D'ETAT 7

1. SOUVERAINETE INTERNE 7

2. SOUVERAINETE INTERNATIONALE . 8

Section 2. - RELATIVITE DU PRINCIPE . 9

A. - L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR 9

1. LES VEHICULES IMMATRICULES CORPS ADMINISTRATIFS OU (C.A) 9

2. LES VEHICULES APPARTENANT AUX UNITES ASSURANT LA DEFENSE ET LA SECURITE DE TERRITOIRE. 10

B. - RESTRICTIONS AU PRINCIPE SELON LEQUEL L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR. 12

1. DEROGATION AU PRINCIPE SUR LE PLAN INTERNE DU CAMEROUN. 12

2. RESTRICTION DU PRINCIPE SUR LE PLAN INTERNATIONAL. 13

Chapitre 2. - MISE EN JEUX DU PRINCIPE L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR . 14

A. - LES ACTIONS EN RESPONSABILITE 14

1. SUR LE PLAN DES PRINCIPES 14

2. CONDITIONS D'EXISTENCE DE CETTE RESPONSABILITE. 15

B. - LES DIFFERENTES RESPONSABILITES DE L'ETAT EN CAS DE DOMMAGES DE TOUTE NATURE CAUSES PAR DES VEHICULES ADMI NISTRATIFS 15

1. RESPONSABILITE POUR FAUTE DE SERVICE. 15

2. RESPONSABILITE DE L'ETAT EN CAS DE FAUTE PERSONNELLE DE SON AGENT. 16

Section 1. - LA REPARATION DU DOMMAGE PAR L'ETAT : 17

A. - PROCEDURE 17

1. POUR LES DOMMAGES MATERIELS. 18

2. POUR LES DOMMAGES CORPORELS 18

B. - LES MODALITES DE LA REPARATION 19

1. DIFFERENTS MODES DE REPARATION. 19

2. DATE D'EVALUATION DU DOMMAGE. 20

C. - CHARGE DEFINITIVE DE LADITE REPARATION. 21

1. SUBSTITUTION DE L'ETAT A SON AGENT. QUELLES SONT LES CONDITIONS DE SUBSTITUTION ET QUELLE EST SA TECHNIQUE ? 21

2. ACTION RECURSOIRE DE L'ADMINISTRATION CONTRE SON AGENT. 22

Partie 2 : ANALYSE CRITIQUE DU PRINCIPE : 25

Chapitre 1. - LIMITES DU PRINCIPE PAR COMPARAISON AU SYSTE ME D'INDEMNISATION PRATIQUE PAR LES COMPAGNIES D'ASSU RANCE. 26

Section 1. - LES INSUFFISANCES DU PRINCIPE SUR LE PLAN ECONO MIQUE : 26

A. - COMPARAISON DES MASSES D'INDEMNISATION PAR RAPPORT AUX PRIMES A VERSER. 26

1. ETUDE STATISTIQUE 26

2. ILLUSTRATION PRATIQUE . 28

B. - DOTATION BUDGETAIRE LIMITEE ET RECOUVREMENT FISCAL DIFICILE : 28

1. LIGNE BUDGETAIRE. 28

2. RECOUVREMENT DIFFICILE DES CREANCES PUBLIQUES : 29

C. - PERTES ECONOMIQUES ET MATERIELES DE L'ETAT DU FAIT DU VOL OU DE LA DISPARITION D'UN OU DE SES VEHICULES : 30

Section 2. - LES INSUFFISANCES DU PRINCIPE L'ETAT EST SON PRO PRE ASSUREUR VUES SOUS L'ANGLE SOCIAL ET JURIDIQUE 30

A. - SUR LE PLAN SOCIAL : 30

1. DE QUOI L'AGENT SERA-T-IL RESPONSABLE A L'EGARD DE L'ADMINISTRATION ? 31

2. QUAND LA RESPONSABILITE DE L'AGENT SERA-T-ELLE MISE EN JEU ? 31

3. CONSEQUENCES DOULOUREUSES DU PAIEMENT DE L'INDEMNITE PAR L'AGENT : 32

B. - SUR LE PLAN JURIDIQUE 34

1. RESTRICTIONS PROCEDURALES 34

2. INEGALITE ENTRE L'ADMINISTRATION ET LA VICTIME APRES LE PROCES. 37

Chapitre 2. - SOLUTIONS PROPOSEES A L'ETAT. 38

Section 1. - NECESSITE D'UNE ASSURANCE AUTOMOBILE POUR LES VEHICULES ADMINISTRATIFS 38

A. - QUELLE ASSURANCE AUTOMOBILE POUR L'ETAT CAMEROUNAIS ? 39

1. POLICE FLOTTE AUTOMOBILE 39

2. POOLS DE REASSURANCE POUR RISQUES SIMPLES 40

B. - AVANTAGES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE POUR L'ADMINISTRATION. 41

1. AVANTAGES VUS DU COTE SOCIAL. 41

2. NECESSITE D'UNE ASSURANCE AUTOMOBILE DE L'ETAT DANS LE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE NATIONALE. 41

Section 2. - AUTRES SOLUTIONS PROPOSEES. 42

A. - NECESSITE D'AJUSTER LA LIGNE BUDGETAIRE D'UNE ANNEE A UNE AUTRE : 43

B. - ETABLISSEMENT DES FONDS D'INTERVENTION. 43

1. PROCEDURE "COLLISION" AVEC UN VEHICULE ADMINISTRATIF POUR DOMMAGES MATERIELS : 43

2. CREATION D'UN FONDS D'INTERVENTION AUPRES DU FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE POUR DOMMAGES CORPORELS . 45

CONCLUSION 47

BIBLIOGRAPHIE 51

ANNEXES 54

INTRODUCTION

L'Assurance de Responsabilité Civile comme corollaire nécessaire de la responsabilité civile, a eu du mal à se bâtir parce quelle était basée sur la notion de faute et il était inadmissible que l'Assureur se substitue à une personne qui a commis une faute pour la réparer.

A cette époque, l'individu vivait encore imprègné de doctrines des grands auteurs de l'époque. Ansi, Pothier voyait dans l'assurance de responsabilité, une faute, un encouragement aux délits.

De nos jours, cette assurance joue un rôle social et économique important. En effet avec l'ère moderne caractérisé par le machinisme, générateur de multiples et graves accidents, l'idée de protection des individus est née et le législateur est intervenu pour imposer dans de nombreux cas, des textes qui édictent une obligation d'Assurance de Responsabilité. Cette mesure a été prescrite en matière d'accidents de travail, de responsabilité professionnelle, de responsabilité du chasseur de même qu'il est intervenu pour obliger les automobilistes à se faire couvrir par une assurance garantissant leur responsabilité. Cette assurance s'appelle : l'Assurance de Responsabilité Automobile : elle est prévue au cameroun par la loi n° 65/CF/9 du 22Mai 1965 portant assurance automobile obligatoire (voir annexe).

En effet, selon les dispositions de l'article 1er de cette loi, "toute personne morale ou physique doit, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou ses semi - remorques, être couverte par une assurance garantissant sa responsabilité civile dans les conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application."

Selon ce texte, l'obligation de l'Assurance Automobile incombe à toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à des tiers par un des véhicules visés et ce, à propos de la circulation.

Ce principe, pourtant très général dans son application trouve une exception législative fondamentale en ce qui concerne l'Etat. Considéré comme son propre assureur, il n'est pas assujetti à cette obligation d'assurance, il en est dispensé.

Pourquoi donc cette exception, si toute activité d'une personne physique ou morale susceptible de créer un dommage à autrui doit être réparé, ceci en application de la réglementation en droit civil qui favorise la réparation de ce préjudice en suivant des articles 1384 et 1984 du code civil?

Pendant que les personnes physiques et morales de droit privé sont astreintes à l'obligationd'Assurance Automobile, la personne morale de droit publique en fait l'exception et devient "son propre assureur" d'où le corollaire de la dispense à l'obligation d'assurance . Les problémes fondamentaux qui se posent ici sont ceux de savoir pourquoi cette exception et comment est-ce que l'Etat, personne morale de droit public peut-il être son propre assureur.

Nous savons par définition que l'assurance est l'opération par laquelle une partie (l'Assuré) se fait promettre moyennant une remunération (la prime) pour lui ou pour un tiers, en cas de réalisation d'un risque, une prestation par une autre partie (l'Assureur) qui, prenant en charge un ensemble de risques, les compense conformément aux lois de la statistique.

L'Assureur sera donc une entreprise soumise à une législation spécifique qui, moyennant la prime qu'il collecte auprès des assurés, effectue la compensation entre les risques qu'il prend en charge.

La question que nous nous posons ici avec insistance est celle de savoir comment est-ce que l'Etat, qui ne collecte pas de primes auprès de ses "assurés" est-il son propre Assureur ? Autrement dit : l'Etat joue-t-il convenablement le rôle d'un Assureur bien que ne prenant aucune contrepartie financière des risques pris par lui en charges?

Si le législateur a dispensé, l'Etat de l'obligation d'assurance, c'est parce qu'il a estimé que celui-ci justifiait des garanties financières suffisantes et pourrait dès lors être son propre assureur, c'est-à-dire réparer lui même, indemniser les victimes et ayants droits des accidents par les véhicules conduits par ses propres agents. Le législateur, en prévoyant cette dérogation a semblé s'apésentir sur ce problème de moyens. En effet, l'administration, disposant de beaucoup de ressources financières peut faire face à des dommages causés à autrui et résultant d'une faute de ses porte-paroles. Alors que la per-

sonne privée, a absolument besoin de se prémunir d'une couverture d'assurance pouvant protéger les victimes qui risquent d'être abandonnées à elles-mêmes après un accident à cause de son insolvabilité

Dès lors, quelle est donc la procédure d'indemnisation pratiquée par l'Etat ? Est-elle la même que celle utilisée par les compagnies d'Assurances ? Une affirmation brutale et rapide serait un peu osée. Seule une étude sous l'aspect social, économique et de gestion budgetaire peut nous conduire à mieux cerner la question.

Dès lors, une analyse statisque du principe l'Etat est son propre assureur, portant sur des cas concrets nous permettra de voir son fonctionnement et sa portée (1ère partie). Cette procédure est-elle satisfaisante sur le plan social et économique ? Ou alors, souffre-t-elle de certaines insuffisances par rapport au système d'indemnisation pratiqué par les compagnies d'Assurance. C'est-ce que nous tenterons de voir dans une analyse critique de ce principe (2ème partie)

Partie 1 : ANALYSE ET FONCTIONNEMENT DU PRINCIPE L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR

Le pricipe l'Etat est son propre Assureur étant le corollaire de la dispense à l'obligation d'assurance automobile, nous nous posons avec acuité la question de savoir pourquoi et comment l'Etat qui ne répond pas à la définition de l'Assureur joue-t-il ce rôle dans la société ? seules l'analyse et la mise en jeu du principe nous permettrait de mieux cerner le problème.

Chapitre 1. - ANALYSE DU PRINCIPE

Le fondement et la portée de celui-ci nous permettront d'appréhender son caractère relatif.

Section 1. - FONDEMENT DE LA DISPENSE D'ASSURANCE DE L'ETAT.

Pour des raisons de souveraineté, de secret ou sécurité d'Etat et de sa solvabilité, l'Etat est son propre assureur en matière automobile.

A. - LA SOLVABILITE DE L'ETAT

L'Etat est son propre assureur parce qu'il est en principe toujours solvable. Cette solvabilité provient des différentes recettes publiques.

Pour couvrir leurs dépenses, l'Etat, les collectivités et les établissements publics ont recours aux recettes budgetaires, c'est-à-dire à des recettes définitives prévues dans leur budget et comptabilisées dans les comptes d'exécution budgétaire.

Pour assurer l'équilibre de leurs opérations, ils peuvent avoir recours aux ressources temporaires remboursables, comme les emprunts et les recettes de trésorerie.

Selon les dispositions de l'article 66 de l'ordonnance de 1962[1],"les comptables du trésor sont chargés de percevoir les produits de toute nature dont le recouvrement a été régulièrement autorisé au profit de l'Etat fédéral ou éventuellement des états fédérés, des collectivités publiques et des établissements publics sauf disposition contraire".

Quelles sont les recettes et produits qui permettent à l'Etat d'être toujours solvable ? Il y a les recettes fiscales d'une part et celles non fiscales d'autre part.

1. LES RECETTE FISCALES :

Parmi les recettes fiscales nous pouvons noter :

- les impôts directs et taxes assimilées
- l'enregistrement et les timbres
- les droits de douanes et les droits divers.

(1) ordonannance de 1962 portant régime financier au cameroun.

En ce qui concerne le budget de l'Etat, ce sont les recettes fiscales qui sont les plus importantes. D'un exercice à un autre elles fournissent 90% du total des recettes.(1) Parmi elles, les impôts directs et taxes assimilées ont une importance relativement croissante compte tenu d'une augmentation plus rapide que celle des droits de douanes.

2. RECETTES NON FISCALES

Les revenus domaniaux;
les rémunérations des services rendus;
les produits des emprunts de l'Etat et les prélèvements exceptionnels;
les contributions et les subventions;
les prélévements sur les fonds de reserve.

Par rapport aux recettes fiscales, celles non fiscales occupent une place relativement mineure dans les prévisions de recette.

Tous les éléments ci-dessus énoncés sont clairement apparaître les principaux fondements de la solvabilité de l'Etat. A priori, nous pouvons affirmer qu'il justifie de capacités suffisantes lui permettant d'être son propre assureur. Mais il serait prudent d'attendre les analyses ultérieures. En plus du critère de solvabilité, il y a également celui de souveraineté pui permet aussi à l'Etat d'accomplir ce rôle.

B. - LA SOUVERAINETE ET LE SECRET D'ETAT

D'après la définition du lexique des termes juridiques, la souveraineté de l'Etat est le caractère suprême du pouvoir Etatique (sens initial)

Dans un sens dérivé, le pouvoir étatique lui-même, pouvoir de droit (en raison de son institutionalisation) originaire (c'est à dire ne dérivant d'aucun autre pouvoir) et suprême (en ce sens qu'il n'a pas d'égal dans l'ordre interne, ni de supérieur dans l'ordre international, où il n'est limité que par ses propres engagements et par le droit international). La Doctrine classique fait de la souveraineté un critère d'Etat.

De cette définition, ressortent deux idées maîtresses : Souveraineté interne et externe de l'Etat.

1. SOUVERAINETE INTERNE

Dans l'ordre interne, c'est la suprématie de l'Etat. Ici tous les groupes sociaux et même tribaux sont subordonnées à l'Etat, il n'a pas d'égal dans

(1) sources : Ministère des Finances (service comptabilité matière).

le territoire national.

De même, il a le monopole de la force armée.

L'Etat crée lui-même son propre droit, il élabore lui même la constitution devant régir le pays. Il est lui-même maître de son ordonnancement juridique.

2. SOUVERAINETE INTERNATIONALE .

a) TRAITE.

Il y a ici volontarisme étatique dans les traités. Il ne signe des traités avec d'autres pays que parce qu'il le veut ceci d'autant plus que la suprématie étatique veut que l'Etat n'ait pas de supérieur sur le plan externe.

b) LA DEFENSE DU TERRITOIRE NATIONAL.

Dans le soucis de la protection du secret de sa logistique, l'Etat ne peut livrer sa flotte terrestre, marine, aérienne à une compagnie d'assurance. Ce secret ne doit en aucun cas tomber dans les mains de l'ennemi.

Pour cela donc, les véhicules de l'armée, de la gendarmerie nationale et de la sureté nationale ne doivent pas faire l'objet de couverture d'assurance auprès d'une compagnie.

Le principe selon lequel l'Etat est son propre Assureur trouve ici sa confirmation.

De tout ce qui vient d'être dit ici, il est à noter que dans le cadre de l'assurance, l'Etat à cause de sa souveraineté, ne trouve pas la nécessité de prendre une protection pour les dommages éventuels qui peuvent être causés par ses agents aux tiers, auprès des compagnies d'assurance qui elles mêmes sont déjà sous son autorité.

De même, pour des motifs de défense nationale, ceci lui permet de garder le secret de sa flotte automobile aussi bien dans les forces armées qu'à la sureté nationale.

Le principe l'Etat est son propre Assureur vient d'être analysé ici dans son fondement.

Nous savons dès à présent pour quelles raisons l'Etat se trouve dispensé de l'obligation d'assurance et de ce fait est son propre assureur, c'est à dire qu'il intervient bien que n'étant pas par nature Assureur, au profit des victimes et ayants droits des accidents de la circulation causés par ses propres véhicules.

Cette analyse est beaucoup plus théorique, car la pratique est tout autre

chose. Dans ce dernier cas, l'Etat assure certains de ces véhicules, tantôt il n'assure pas d'autres, le principe ne s'applique donc pas d'une manière absolue d'où sa relativité.

Section 2. - RELATIVITE DU PRINCIPE .

Les éléments précédemment vus traduisent bien le fait pour l'Etat de ne pas s'assurer. Aussi, l'Etat bien que ne s'assurant pas, intervient pour réparer les dommages causés à des tiers par ses agents. On dit que l'Etat est son propre Assureur ? Ce principe est admis d'une manière extensive mais comme tout principe, connaît des exceptions ceci parce que l'Etat assure certains de ses véhicules.

A. - L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR

L'Etat joue le rôle d'Assureur chaque fois que l'une des catégories de véhicules mentionnées ci-dessous est mise en cause.

1. LES VEHICULES IMMATRICULES CORPS ADMINISTRATIFS OU (C.A)

Il s'agit ici de tous les véhicules appartenant à l'administration d'Etat : ce sont les véhicules des services centraux d'administration d'Etat et ceux appartenant aux services locaux déconcentrés de l'administration.

a) VEHICULES DE SERVICES CENTRAUX D'ADMINISTRATION

Ce sont d'une part les véhicules des organes de direction, d'autre part les véhicules des organes de coordination et enfin ceux des organes d'exécutions.

Pour ce qui est de l'organe de direction, il s'agit des véhicules appartenant à la Présidence de la République qui comprend le sécrétariat général et le cabinet civil.

b) LES VEHICULES DES DEPARTEMENTS MINISTERIELS :

Ce sont les véhicules des services centraux des ministères et les véhicules des services extérieurs de ces ministères.

La République du Cameroun compte 272 unités administratives qui se répartissent comme suit : 10 provinces ; 49 départements ; 182 arrondissements et 31 districts.

Le parc automobile des véhicules C.A a évolué de la manière ci-dessous entre l'année 1987 et 1988 :

Evolution du parc des véhicules en C.A.(1)

Genres		Années 1987 Effectif	1987 Estimatif	1988 Effectif	1988 Estimatif
Voitures particulières		3 378	3 740	2 909	3000
Camionettes		871	900	577	600
Camions		601	600	596	600
Autocars		344	350	299	300
Evolution cumulée	Semi remorques et remorques	47	50	104	100
	Tracteurs et engins de chantier				
Motos		783	800	1 038	1 030
Total		6024	6100	5 520	5 630

D'après ces statistiques, nous constatons une diminution du nombre de voitures d'une année à l'autre. Cette diminution est due à la crise économique qui secoue le monde entier en général et les pays africains en particulier.

A l'instar des autres pays, le Cameroun a entrepris pour juguler la crise une politique de restructuration budgetaire. Pour réduire ses charges, il a été organisé une vente des voitures administratives. C'est la raison qui a entraîné d'abord une diminution du parc automobile de l'Etat. Cette diminution est plus sensible depuis 1989. Malheureusement lors de nos recherches, les statistiques de 1989 n'avaient pas encore été établies.

2. LES VEHICULES APPARTENANT AUX UNITES ASSURANT LA DEFENSE ET LA SECURITE DE TERRITOIRE.

Il s'est avéré difficile d'avoir (pour les raisons que nous avons évoquées dans les chapitres précédents) les chiffres du parc automobile des forces armées. Selon les responsables de cette unité, il n'était pas prudent de publier ces chiffres. Nous avons cependant obtenu de la Délégation Générale de la Sureté Nationale les statistiques sur son parc automobile

a) FORCES ARMEES NATIONALES :

Les véhicules des forces armées se subdivisent en :
- véhicules Armée de l'Air
- véhicules Armée de Terre
- véhicules de la Gendamerie Nationale
- véhicules Armée Marine.

(1) Source : Ministere des Travaux Public et des Transports .

b) LES VEHICULES DE LA SURETE NATIONALE

Selon les dispositions du décret n° 87/1702 du 16/11/ 987 réglementant :

- l'utilisation des véhicules de la sureté nationale

- les conditions de participation de la surêté nationale aux dépenses d'entretien des véhicules affectés ou utilisés dans l'intérêt du service

- la cession des véhicules de la surêté nationale.

Des sources de la Délégation Générale à la Sureté Nationale, le parc automobile de cette unité se compose des chiffres ci-dessous mentionnés selon les années d'acquisition.(1)

Nombre véhicules acquis en 1982	67
Nombre véhicules acquis en 1983	106
Nombre véhicules acquis en1984	195
Nombre véhicules acquis en 1985	104
Nombre véhicules acquis en 1986	14
Nombre véhicules acquis en 1987	57
Nombre véhicules acquis en 1988	06
Nombre véhicules acquis en 1989	11
Nombre véhicules acquis en 1990	15
	575

Ce qui fait un total de 575 véhicules de plus de 4 roues.

Acquisition des motos à deux roues.

Nombre de motos acquis en 1982	15
Nombre de motos acquis en 1983	89
Nombre de motos acquis en 1984	202
Nombre de motos acquis en 1985	15
Nombre de motos acquis en 1986	02
Nombre de motos acquis en 1987	01
Nombre de motos acquis en 1988	22
Nombre de motos acquis en 1989	0
Nombre de motos acquis en 1990	10
	356

Les motos B M W R 100 ont été acquises au nombre de 34 depuis 1982. Si l'on s'en tient à l'article 10 alinéa 8 du décret de 1987, les véhicules de la Sureté Nationale sont donnés en dotation pour une période de cinq ans. Après cette période, ils sont reformés en vue de la vente. Tout ceci est théorique car en réalité, ces véhicules sont encore en circulation malgré leur état de défaillance

(1) Sources : Délégation Générale Surêté Nationale service des transports, garages et atéliers.

technique qui sont de nature à entraîner de nombreux accidents. Une application stricte de ce texte serait salutaire

L'Etat reste donc son propre Assureur ceci signifie que chaque fois que l'un des véhicules ci-dessus mentionnés a causé un dommage à un tiers à l'occasion d'un accident de la circulation, l'Etat intervient au profit des victimes et ayants droits, ce qui confirme le principe. Toutefois, il connaît des restrictions, car il existe des domaines dans lesquels l'Etat s'assure comme toute personne de droit privé.

B. - RESTRICTIONS AU PRINCIPE SELON LEQUEL L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR.

Le principe ne s'applique pas d'une manière absolue, l'Etat conserve la faculté de garantir sa responsabilité civile auprès des sociétés d'Assurance agréees au Cameroun. Aussi, la loi prévoit que des dérogations totales ou partielles peuvent par arrêté être accordées soit à des collectivités publiques départementales, communales, soit à des organismes justifiant des garanties financières suffisantes. Il s'agit de toutes les entreprises d'Etat ou para-publique dotées d'une personnalité juridique, les voitures des postes et télécommunications, les véhicules des collectivités décentralisées, les véhicules de l'Etat dans les missions diplomatiques. Toutes ces restrictions peuvent se résumer sur le plan interne(1) et sur le plan internationale.(2)

1. DEROGATION AU PRINCIPE SUR LE PLAN INTERNE DU CAMEROUN.

Toutes les sociétés d'Etat et parapubliques justifiant d'une autonomie financière s'assurent. La liste étant longue, nous n'allons pas nous apésentir ici. De même les collectivités décentralisées et certains départements ministériels assurent leurs véhicules auprès des compagnies d'assurance agréees au Cameroun.

a) VEHICULES DES SERVICES DU MINISTERE DES POSTES ET TELECOMMUNICATION.

Pour arrêté du Ministre des travaux publics et des transports, il est créé dans le cadre de l'immatriculation des véhicules administratifs prévu au chapitre 3 section 1 et chapitre 4 de l'arrêté N° 82/705/ MinTP du 8 octobre 1982, Une série particulière pour les véhicules des services des postes et télécommunication. Ces véhicules sont gérés par l'administration chargée des PT dans le cadre de son budget annexe créé par la loi N° 87/021 du 17 décembre 1987.

Ces véhicules immatriculés dans une série particulière doivent être couverts par une police d'assurance sous les conditions de droit commun.

Le chiffre total de ces véhicules des PT est de 331 véhicules(3).

(1) Arrêté N° 89 0006. A Min TPT du 17 mars 1989 portant immatriculation particulière des véhicules des services des postes et télécommunication.

(2) Postes et Télécommunications.

b) DEROGATION TOTALE OU PARTIELLE AUX COLLECTIVITES PUBLIQUES,AUX ENTREPRISES ET ORGANISMES D'ETAT JUSTIFIANT DE GARANTIES FINANCIERES SUFFIANTES

Par dérogations accordées par arrêté, les véhicules de ces organismes d'Etat (Hôpital), entreprises d'Etat telles que : SONEL (Société Nationale d'Electricité), SONARA (Société Nationale de Raffinerie etc... peuvent faire l'objet d'Assurance dans les conditions de droit commun.

Les collectivités publiques (décentralisées exemple la commune) sont dotées d'une personnalité juridique et donc justifient d'une autonomie financière. Ils peuvent donc assurer leurs matériels auprès des compagnies d'Assurance Agréées par l'Etat.

2. RESTRICTION DU PRINCIPE SUR LE PLAN INTERNATIONAL.

Sur l'angle international, l'Etat est astreint à l'obligation d'Assurance dans les missions diplomatiques où il se trouve. De même, il y a obligation d'assurance pour les véhicules servant au soutien logistique.

a) OBLIGATION D'ASSURANCE DANS LES MISSIONS DIPLOMATIQUES A L'ETRANGER.

Sur le plan du droit international, l'immunité diplomatique des Etats étrangers réprésentés par les ambassades et ces Agents diplomatiques ne s'applique pas en matière d'assurance automobile.

En effet, dans le soucis de protection des victimes et ayants droits des accidents de la circulation, tout Etat à l'extérieur de son pays, doit se conformer à la législation du pays dans lequel se trouve la mission diplomatique.(1)

A titre d'exemple, le Cameroun étant représenté en Côte d'Ivoire par son Ambassade doit, pour toute personne pouvant faire circuler un véhicule terrestre à moteur et travaillant dans l'Ambassade, se prémurir d'une assurance garantissant la responsabilité civile dans les conditions d'assurance de la République de Côte d'Ivoire.

b) VEHICULES DU SOUTIEN LOGISTIQUE

Dans le cadre de la coopération entre les pays du Nord et ceux du Sud, les pays en voie de développement bénéficient de plusieurs formes d'assistance de la part des pays nantis

Dans cette pluralité d'assistance, il y a celle qui est purement technique et à ce titre, lors de la réalisation des travaux de grande envergure, le pays assistant met à la disposition de l'assisté des moyens et matériels nécessaires à l'exécution des travaux. Parmi ces matériels il y a des véhicules qui serviront à la réalisation du projet; on parle de soutien logistique. Ces véhicules, pendant

(3) Source : Ministere des Travaux Publics et des Transports.
(1) Source : Ministere des Finances.

la durée des travaux sont soumis aux conditions d'Assurance de droit commun. Ceci veut dire qu'ils sont assurés auprès des compagnies d'Assurance.

A la fin desdits travaux, le pays assistant reverse tout le matériel (y compris les véhicules) ayant servi à la réalisation du projet à l'Etat. Dès cet instant, ces véhicules sont soumis au principe général de la dispense à l'obligation d'Assurance automobile de l'Etat.

Les éléments précédemment énumérés ont permis d'affirmer le principe selon lequel l'Etat est dispensé de l'obligationd'Assurance. Notre analyse nous a également permis de constater qu'en fait le principe ne s'applique pas d'une manière absolue. Il y a un Etat qui s'assure et un autre qui ne s'assure pas. D'où la relativité du principe. Là où l'Etat ne s'assure pas, il est son propre Assureur (principe général). Ceci signifie qu'il devra voler qu'un au secours des victimes et des ayants droits des accidents de la circulation causés par ses véhicules. Le principe devra être mis en jeu chaque fois que sa responsabilité sera engagée.

Chapitre 2. - MISE EN JEUX DU PRINCIPE L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR.

Cette mise en jeu soulève le problème de responsabilité de l'Etat, et celui de la réparation du dommage par l'Etat.

SECTION I - RESPONSABILITE DE L'ETAT

L'Etat , personne morale de droit public agit toujours par l'intermédiaire d'un agent humain. Parce que cette personne physique est censée représenter l'Etat. Tout acte dommageable commis par elle à des tiers à l'occasion d'un accident de la circulation est imputé à cet Etat. Quels sont dans ce cas les actions en responsabilité et la procédure à suivre par la victime ou ses ayants droits ?

A. - LES ACTIONS EN RESPONSABILITE

1. SUR LE PLAN DES PRINCIPES

L'Article 9 alinéa 4 de l'ordonnance du 26 aout 1972 portant organisation judiciaire du Cameroun a attribué une compétence exclusive aux tribunaux judiciaires pour statuer sur les actions en responsabilité civile des dommages causés par tout véhicule et dirigées contre une personne morale de droit public.

L'Action sera jugée conformément aux règles de droit civil et la responsabilité civile de la personne morale de droit public sera substituée à celle de son agent auteur des dommages causés dans l'exercice de ses fonctions .

Cette solution résulte en premier lieu, des principes généraux en matière de réparation des compétences. Les tribunaux judiciaires sont ainsi saisis quand l'administration gére ses services en application du droit privé ou s'il s'agit des services publics à caractère industriel et commercial, s'il y a voie de fait on emprise.

2. CONDITIONS D'EXISTENCE DE CETTE RESPONSABILITE.

Pour que la responsabilité de l'administration soit admise, il faut que soient reuinies les conditions suivantes :

Il faut un fait dommageable, un préjudice indemnisable et celui-ci doit être imputé à une activité administrative.

Pour qu'il y ait fait dommageable, il faut que le préjudice subi par la victime soit individualisé, c'est-à-dire qu'on doit pouvoir établir une faute de la part de l'administration.

Le préjudice doit être indemnisable. Il doit donner lieu à réparation. Pour cela il doit être direct, droit, certain. Ce préjudice peut également être spécial, matériel et même moral .

Le préjudice doit pouvoir être imputable à une activité administrative, il doit résulter directement d'une faute commise pour l'administration (Agents qui le représentent). Le demandeur doit pouvoir établir l'existence d'un lien de causalité entre l'administration et le préjudice qu'il a subi.

Le préjudice doit aussi être certain. Il doit être né et actuel, il peut être futur ceci signifie qu'il interviendra inéluctablement. Exemple d'un préjudice résultant d'une invalidité qui atteint un enfant. On peut déjà dans ce cas estimer une diminution future de sa capacité.

B. - LES DIFFERENTES RESPONSABILITES DE L'ETAT EN CAS DE DOMMAGES DE TOUTE NATURE CAUSES PAR DES VEHICULES ADMINISTRATIFS

Il faut distinguer ici la responsabilité de l'Etat dans le cas d'une faute de service, celle dans le cas d'une faute personnelle commise par un agent de l'administration.

1. RESPONSABILITE POUR FAUTE DE SERVICE.

La faute de service est un acte fautif commise par l'administration et ayant causé un préjudice dommageable à un individu ou à une chose.

La faute de service peut être individualisée. Dans ce cas, l'auteur est connu. Exemple d'un agent de police qui en régularisant la circulation à une

intersection de deux routes donne le signal à deux usagers allant vers des directions contraires, de passer au même moment et cet acte provoque un accident. Cas également des agents de police qui abandonnent une barrière qui provoque un accident.

La faute de service peut être anonyme, ici, l'auteur n'est pas connu. Parlons dans ce cas d'un défaut de signalisation sur une route particulièrement dangereuse, lequel défaut amène l'usager à provoquer un accident. Généralement la responsabilité de l'Etat pour faute de service est surtout établie devant le juge administratif, mais elle peut dans des cas rares être portée devant le juge judiciaire . c'est le cas de l'affaire NDEME BAMBA (1) (voir ultérieurement).

Le cas le plus fréquent où la responsabilité de l'etat est reconnue a travers celle de son agent est celui de la faute personnelle de ce dernier.

2. RESPONSABILITE DE L'ETAT EN CAS DE FAUTE PERSONNELLE DE SON AGENT.

a) DEFINITION DE LA FAUTE PERSONNELLE.

Il s'agit d'une notion assez relative donc subjective. C'est HAURIAU qui a dégagé la meilleure orientation en la matière : la faute personnelle est la faute "détachable des pratiques du service". Elle se caractérise par une "circonstance détachable" de ce que peut être le fonctionnement même défectueux du service(2)

On peut donc dire qu'il y a faute personnelle lorsque les faits reprochés à un agent public se détachent, à raison de certaines circonstances, de ce qui peut être considéré comme impliqué dans le fonctionement, même défectueux d'un service public. En l'absence de ces circonstances on peut dire qu'il ya seuleument "faute de service" et seule la responsabilité de l'administration peut être mise en cause.

Le régime de la responsabilité des agents publics à l'égard des particuliers est donc désormais commandé par la seule notion de "faute personnelle".

b) CONDITIONS POUR QUE CETTE RESPONSABILITE SOIT ADMISE.

La personne morale de droit public ne répond de l'action de son agent que dans l'hypothèse d'une faute commise dans le service ou à l'occasion du service.

En droit administratif, on pose le principe que l'administration doit répondre des actes de ceux qui sont ses porte-parole, ses organes : Il s'agit des fonctionnaires, des agents contractuels de l'Etat et souvent des agents occa-

(1) Affaire BAMBA NDEME et Etat du cameroun (Ministère défense) jugement N° 18 du 9 octobre 1985
(2) Maurice Hauriau. Précis de droit administratif 11è édition

sionnels, les requis et les bénévoles. Ces trois derniers cas sont difficilement admis.

Les circonstances qui font apparaître le caractére personnel de la faute peuvent être ramenées à quatre :

- Que les faits se rattachent à la vie privée de l'agent;

- Que l'agent ait fait preuve d'intention mauvaise, de malveillance, de brutalité;

- Que l'agent ait cherché à satisfaire ses intérêts pécuniaires personnels. Cas d'un fonctionnaire qui, envoyé en mission se détourne de celle-ci et se livre au transport clandestin des personnes;

- Que l'agent ait commis une faute lourde , absolument inexcusable et inadmissible, telle qu'elle ne peut être tolérée de la part d'un fonctionnaire même médiocre.

Il appartient comme nous l'avons rélevé plus haut, aux tribunaux judiciaires saisis par les victimes de dommages de décider de l'existence et du caractère personnel des fautes reprochables aux agents publics assignés devant eux et de les condamner sur leurs propres patrimoines .

Si l'administration estime qu'un de ses agents est poursuivi à tort, il lui appartient de faire trancher par le tribunal de conflit sur la question de savoir s'il ya eu faute personnelle ou faute de service. Au cas où par contre l'administration négligerait cette possibilité et laisserait condamner un agent personnellement pour un fait ne constituant pas une faute personnelle, mais un fait de service, cet agent pourrait exercer un recours contre l'administration et dans ce cas devant le juge administratif.

Une fois la responsabilité de l'administration retenue, se pose le problème de la réparation du dommage. Celui-ci doit voler au secours des victimes et ayants -droits : problème d'indemnisation.

Section 1. - LA REPARATION DU DOMMAGE PAR L'ETAT :

La réparation du dommage soulève quelques problèmes : celui de la procédure d'abord, ensuite celui des modalités de la réparation et enfin le problème de la date d'évaluation du préjudice.

A. - PROCEDURE

La procédure étant presque la même que celle exercée par un particulier contre un autre particulier devant le juge Judiciaire, nous allons nous contenter de ne mentionner ici que les différences entre la mise en jeu de la res-

ponsabilité de l'Etat et celle des particuliers dans le droit commun.

A l'audience , l'Etat est présent par le biais d'un de ses réprésentants. Notons ici qu'il ne prend pas d'avocat pouvant assurer sa défense.

Une fois qu'il est déclaré civilement responsable des dommages causés par son agent à des victimes, celles-ci ou leurs ayants droits doivent transmettre au Ministère des Finances la grosse du jugement en vue du dédommagement .

1. POUR LES DOMMAGES MATERIELS.

Lorsqu'à l'issue de l'accident, il n'y a eu que des dommages matériels, la victime a la possibilité de transiger avec le Ministère des Finances d'une manière amiable ou de porter son action devant le juge judiciaire.

A l'issu de l'arrangement à l'amiable le service des transports paie la somme convenue avec la victime.Si par contre, une action en justice a été intentée, le service des transports du Ministère des Finances ne pourra payer qu'après avoir reçu la grosse du jugement.

La ligne budgetaire prévue à cet effet (préjudices matériels) est de 50 millions par année budgetaire(1)

Tout prélévement sur cette somme doit au préalable faire l'objet d'une autorisation ou mieux encore d'une décision du Ministre des Finances (voir annexe pour copie de l'autorisation).

2. POUR LES DOMMAGES CORPORELS

La spécificité ici est qu'il n'existe pas de transaction amiable entre l'Etat et le particulier en vue de la réparation d'un préjudice corporel causé par un véhicule administratif.

En effet, toute demande d'indemnisation de dommage corporel doit être portée devant le juge judiciaire. L' administration ne pourra payer que si sa responsabilité a été établie et si une décision définitive a été rendue.

Pour bénéficier de l'indemnisation par l'Etat des dommages corporels, les victimes ou ses ayants droits doivent produire au ministère des finances les pièces suivantes :

- une demande de l'intéressé ;

- une grosse du jugement ;

- un certificat de non appel (le jugement doit avoir acquis l'autorité de

(1) Source : Ministere des Finances. Service des transports.

la chose jugée ;

- Une transmission officielle par l'administration concernée.

Les indemnisations des préjudices corporels causés par les véhicules administratifs se font au Ministère des Finances , Direction du Budget (Sous-Direction de l'exécution du budget)

La ligne budgetaire prévue à effet par année et est de 100 millions de francs.(1)

B. - LES MODALITES DE LA REPARATION

Celles-ci font appel à deux principes directeurs : il s'agit d'une part des modalités de cette réparation et d'autre part de la charge définitive de la dite réparation.

1. DIFFERENTS MODES DE REPARATION.

Ils sont au nombre de deux : celui de la réparation en argent et intégrale d'une part et la date d'évaluation du dommage d'autre part.

a) REPARATION EN ARGENT.

Dans la théorie générale du droit public, on ne peut pas obliger l'administration à faire quelque chose, ainsi le juge judiciaire ne peut que prononcer des condamnations pécuniaires contre la puissance publique. De plus il n'existe aucune voie d'éxécution forcée contre les collectivités publiques étant donné que leurs biens sont insaisissables. Le juge ne peut donc octroyer qu'une somme d'argent à la victime pour couvrir le préjudice. L'indemnisation accordée à la victime a pour but la réparation intégrale.

b) NECESSITE D'UNE REPARATION INTEGRALE

L'Indemnité allouée à la victime d'un dommage doit réparer la totalité du préjudice . Cela signifie deux choses :

-Le juge ne doit pas statuer ultra petita . On veut dire par là qu'il ne doit réparer que le préjudice dont le requérant a demandé l'indemnisation.

Cette réparation doit être définitive . Les seules hypothèses dans lesquelles on admet de nouveaux recours de la victime sont celles où de nouveaux dommages apparaissent ou bien celles où se produisent certains aggravations des dommages.

Le juge a une préférence pour le remboursement des dommages en capital. C'est évident dans le cas des dommages causés aux choses . En ce qui

(1) Ministere des Finances, S/Direction de l'execution du Budget.

concerne les dommages causés aux personnes, il peut arriver dans certains cas que le juge estime que l'octroi d'une rente est préférable (par exemple, lorsque la victime est morte et qu'il s'agit de payer les frais d'éducation de ses enfants) .

Quand se situe-t-on pour évaluer le dommage ?

2. DATE D'EVALUATION DU DOMMAGE.

Au départ, pour évaluer le préjudice, le juge se plaçait au jour de la réalisation du dommage .Cette solution a été abandonnée parce qu'elle lésait les droits de la victime. C'est le phénomène de la dépréciation monétaire qui a motivé le virement : La victime subissait les inconvenients de la lenteur de la procédure et recevait en définitive une indemnité en monnaie dépréciée. Le juge distingue selon que le dommage a été causé aux personnes ou aux biens.

a) DOMMAGES CAUSES AUX PERSONNES.

L'Appréciation des dommages causés aux personnes se situe au jour du jugement, non parce que c'est le juge qui est maître de l'action en responsabilité, mais parce que c'est à ce moment là qu'il peut se placer pour apprécier réellement les conséquences des dommages causés par l'agent de l'Etat aux tiers.

S'il s'agit des dommages corporels, ils ont pu évoluer dans le temps et c'est assez tard qu'on peut apprécier les conséquences des blessures imputables à l'accident. Ces dommages s'étendent donc sur une durée plus ou moins longue.

b) DOMMAGES CAUSES AUX BIENS .

L'Evaluation se fait toujours au jour de la réalisation du préjudice .On estime que la victime a pu normalement procéder à la réparation du dommage au moment où celui-ci a été causé. Il le fait lorsque ces dommages sont dûs à des causes naturelles telles des inondations. Il doit aussi le faire quand ils sont le fait de l'administration.

Mais si pour des raisons précises et valables, la victime n'a pu procéder à la réparation ou au remplacement du bien au moment où le préjudice s'est produit,la date d'évaluation peut être différée.

Le juge tiendra compte des difficultés personnelles et des possibilités de la victime pour porter rémède aux dommages dont elle a été frappés. La différence de traitement entre le jour d'évaluation des préjudices matériels et corporels se justifie par le fait que les dommages matériels peuvent être facilement réparés. Une voiture endommagée à la suite d'un accident peut être rapidement réparée alors que les dommages corporels s'étendent sur une durée plus ou moins longue.

Compte tenu de tout ce qui vient d'être dit,l'Etat , lorsqu'il endosse la responsabilité de son agent, répare entièrement le dommage, mais se retourne par la suite contre celui-ci.

Nous nous posons ici avec acuité la question de savoir à qui revient donc la charge finale de la réparation ?

C. - CHARGE DEFINITIVE DE LADITE REPARATION.

Si l'Etat est condamné à réparer les suites d'un accident qui en réalité ne lui est que partiellement imputable et même pas du tout , il a incontestablement le droit d'exercer une action recursoire contre son agent totalement ou partiellement responsable, pour obtenir remboursement ou récupération du total ou de la part de l'indemnité qui incombe à cet agent responsable de l'accident. Tout ceci suppose d'abord une substitution de l'Etat à son agent en vue de la réparation du préjudice (a), puis l'exercice de l'action recursoire elle-même. (b)

1. SUBSTITUTION DE L'ETAT A SON AGENT. QUELLES SONT LES CONDITIONS DE SUBSTITUTION ET QUELLE EST SA TECHNIQUE ?

a) CONDITIONS DE SUBSTITUTION DE L'ETAT A SON AGENT.

L'Auteur du dommage doit être un agent d'une personne morale de droit public. Remplissent les conditions d'agent :

- le fonctionaire,

- l'auxilliaire,

- le contractuel d'administration,

- le collaborateur occasionnel de l'administration qui est requis au contraint ,

- le collaborateur occasionnel de l'administration travaillant à titre bénévole,

L'auteur du dommage doit avoir commis le dommage dans l'exercice de ses fonctions

L'expression dommage causé dans l'exercice de ses fonctions est précisée par la cour suprême dans un arrêt de Litty Herman.

Dans cet arrêt, il fait la distinction entre faute personnelle, faute de service dans les rapports entre l'agent fautif et la victime. Dès lors que le juge judiciaire a établi que l'agent était ou non dans l'exercice de ses fonctions,

l'Etat doit endosser la responsabilité et désintéresser la victime et si l'agent n'était pas dans l'exercice de ses fonctions , il sera seul à supporter les conséquences de sa faute.

b) TECHNIQUE DE SUBSTITUTION DE RESPONSABILITE.

Elle se déroule en deux phases : Il ya d'abord l'établissement de la responsabilité de l'agent grâce aux poursuites dont il est l'objet.

Une fois cette responsabilité établie, il ya endossement de celle-ci par l'administration qui indemnise la victime puis exerce une action recursoire contre l'agent responsable.

2. ACTION RECURSOIRE DE L'ADMINISTRATION CONTRE SON AGENT.

Par souci de protéger les deniers publics et de punir les agents publics pour indélicatesse, l'Etat cherche à les faire supporter une partie ou la totalité de la réparation du dommage. C'est là l'objet de l'article 21 de la loi de finance.de 1961(1). Cet objet se retrouve également dans le statut général de la fonction publique édition 1981. Il en est de même pour le décret du 1er Aout 1974.(2)

a) ACTION RECURSOIRE EN CAS DE RESPONSABILITE TOTALE DE L'AGENT .

En application des dispositions de l'article 39 du statut général de fonction publique, la responsabilité de l'Etat se substitue à celle du fonctionaire condamné pour faute personnelle commise dans l'exercice de ses fonctions ou à l'occasion de ses fonctions.

Dans ce cas, l'Etat dispose de l'action recursoire à l'encontre du mis en cause . Celui-ci n'étant pas exclusive, des sanctions disciplinaires encourrues du fait de la faute commise. Cette action se fait par le biais d'une imputation en valeur sur la rémunération, le salaire ou le traitement des intéréssés. C'est donc dans un souci de responsabilisation des agents que la personne publique se retourne contre eux en émettant des ordres de recettes.

Les deux affaires suivantes nous permettent de mieux appréhender la mise en évidence de l'action recursoire.

En effet dans l'affaire Chritopher NGWA Forteh contre Etat du Cameroun (Ministere de l'Agriculture). Le sieur Simon Forteh fut tué par le caterpillar du service du développement communautaire de Kumba conduit par le chauffeur NGHANJI NJAMG ABADNOGO qui roulait à vive allure et de surcroît en état d'ébriété totale . Le tribunal de grande instance de Kumba avait condamné le chauffeur pour faute personnelle commise à l'occasion du service à payer aux ayants droits de la victime une somme de 12.550.000 F

(1) Loi de finance n° 61-11 du 14 Juin 1961 pour l'exercice 1961/1962 (voir annexe)
(2) Décret N° 74/704 du 1er Aout 1974 (voir annexe)

L'Etat qui était dès lors le civilement responsable après s'être substitué à la responsabilité de son agent, a désintéressé les ayants droits et a émis un ordre de recette contre son représentant.

Dans une autre affaire(1) le chauffeur de la Direction des Douanes à Douala, revenant d'une mission et conduisant un camion ISUZU CA 9787 - appartenant au Ministère des Finances (Direction des Douanes) - à vive allure et en état d'ébriété totale, a écrasé quatre personnes évoluant sur le trottoir , dans le même sens que lui. Le ministère de finances dans cette affaire a été condamné à payer aux ayants droits des victimes une somme de 21.700.000 F.

Le dossier ayant été payé par le Ministère des Finances. il se pose le problème de la récupération de cette somme. Ceci est en train d'être fait dans un ordre de recette au chauffeur inconscient.

Les cas où l'Etat paie puis exerce une action recursoire sont les plus usuels, ce qui veut donc dire simplement que la charge définitive de la réparation revient à l'agent : Très rarement cependant, il arrive qu'il y ait un partage de responsabilité entre l'Etat et l'agent.

C'est le cas où l'agent n'est déclaré que partiellement responsable.

b) ACTION RECURSOIRE EN CAS DE RESPONSABILITE PARTIELLE DE L'AGENT.

Mais ne pouvons illustrer ceci qu'à travers un cas. Ce cas est l'un des rares dans lequel, l'Etat supporte en définitive une part dans la réparation de préjudice.

En effet, dans l'affaire BAMBA NDEME Louis contre Etat du Cameroun (Ministère de la Défense) le sieur BAMBA avait violemment heurté une barrière faite par les forces de l'ordre et abandonnée par eux sous une pluie dans la nuit du 27 mai 1984 à 21 h en face des Brasseries du Cameroun (Yaoundé) . A la suite de cet accident ,le sieur BAMBA subit de dommages corporels et matériels graves.(2) Le tribunal condamna l'Etat du Cameroun (Ministère de la Défense) civilement responsable à payer avec BAMBA Louis solidairement responsable une somme de 9.413.450 francs cfa à titre de dommages et intérêts. Cette somme devrait être répartie proportionnellent à la responsabilité de chacun. 1/5 pour Mr. BAMBA pour conduite en vitesse et 4/5 à l'Etat pour négligence.

C'est l'un des rares cas pour lequel une faute de service de l'administration a été retenue . C'est d'ailleurs le premier cas et l'unique jusqu'ici depuis 1984(3). Dans la majorité des cas, la charge définitive de la réparation re-

(1) Arrêt N° 1201/P du 16 - 6 -1987 affaires ayants droits TINDO Bernadette
affaires ayants droits WOZUENWO
affaires ayants droits MANTANG Christine
affaires ayants droits DIFFO.Regine.

(2) Jugement N°18 du 9 octobre 1985 Tribunal de grande instance du Mfoundi et Mefou jugeant en matière civile et commerciale.

Partie 2 :
ANALYSE CRITIQUE DU PRINCIPE .

La dispense de l'obligation d'assurance de l'Etat qui a pour corollaire le principe l'Etat est son propre Assureur donne la possibilité très largement admise d'agir contre l'administration en cas de faute personnelle de l'agent. Ceci permet d'apprécier à sa juste valeur notre système de responsabilité personnelle des agents publics à l'égard des particuliers. Il est manifeste que ceux ci, lorsqu'ils sont victimes de dommages résultant d'une faute personnelle des agents publics, ont tout intérêt à agir contre l'administration, au lieu de s'attaquer à un agent qui, sera le plus souvent peu solvable.

Une fois ces victimes satisfaites, l'Etat pourra imposer à l'agent de contribuer en tout ou en partie à la charge de la réparation qu'il aura eu à faire et dans la plupart des cas, nous avons constaté que c'est l'agent qui supporte en définitive la condamnation pécuniaire. La question que nous nous posons à ce niveau est celle de savoir si les modalités pratiques de ce principe ne s'avèrent pas d'une extrême sévérité ? Cette dernière ne peut être appréciée que par comparaison au système d'indemnisation appliqué en droit commun par les compagnies d'assurance. L'étude comparative des deux systèmes nous permettra de dégager les limites du principe aussi bien sous l'angle économique que sur le plan juridique et social.

Chapitre 1. - LIMITES DU PRINCIPE PAR COMPARAISON AU SYSTEME D'INDEMNISATION PRATIQUE PAR LES COMPAGNIES D'ASSURANCE.

Ces limites seront examinées d'une part sur le plan économique et d'autre part sur le plan social et juridique.

Section 1. - LES INSUFFISANCES DU PRINCIPE SUR LE PLAN ECONOMIQUE :

Il s'agira de montrer ce que l'Etat a eu à payer au cours d'une période donnée en indemnisation. Ce coût nous permettra de brosser rapidemement une comparaison avec les primes qu'il aurait eu à payer s'il prenait une couverture d'Assurance pour ses véhicules. De cette étude ressortiront les insuffisances du principe, insuffisances qui s'apprécieront à partir de la modicité de la ligne budgétaire prévue à cet effet et enfin, des pertes matérielles et économiques du fait des véhicules volés.

A. - COMPARAISON DES MASSES D'INDEMNISATION PAR RAPPORT AUX PRIMES A VERSER.

1. ETUDE STATISTIQUE

Contrairement à nos prévisions, il s'est avéré difficile de posséder tous les renseignements nous permettant d'avoir toutes les statistiques sur la

situation du parc automobile de l'Etat.

Il s'agissait, croyions-nous de déterminer d'abord le pourcentage des accidents causés par les véhicules de l'Etat. Ceci n'était possible que si le chiffre du parc automobile était connu. Ensuite de comparer les masses d'indemnisations payées par l'Etat par rapport aux primes payées dans des compagnies d'assurance. Malheureusement, la comparaison qui va être faite ne réprésente pas fidèlement la situation qui prévaut au Cameroun.

C'est pour des raisons de secret d'Etat que nous n'avons pas pu avoir toutes les données. Nous allons néanmoins axer notre étude sur les véhicules immatriculés en C.A.(1)

Au cours de l'année budgétaire 1988 - 1989, l'Etat a eu à enregistrer 444 cas d'Accidents causés ou subis par les véhicules administratifs.

Parmi ces cas, 338 ont été imputés à l'Etat et les 106 autres aux particuliers. Nous nous contenterons ici des cas oùla responsabilité de l'Etat est en cause.(2)

- Pour les 338 cas au cours de l'année 1988-1989, 276 ont fait l'objet de jugement et de réglement. Ceux de ces cas qui ont été payés sont les suivants :

. Pour les dommages corporels, 26 cas pour une valeur totale de 71.952570 francs CFA.

. Pour les dégats matériels, 46 dossiers seulement ont fait l'objet de réparation pour une valeur de 34.007. 440 Francs CFA.

L'Etat a donc déboursé au total 105.960.00 francs pour 72 dossiers.

- 204 dossiers restent en suspens. ces dossiers ont été renvoyés à la ligne budgétaire de l'exercice suivant c'est à dire de 1989-1990.

Au cours de cette même année budgétaire il ya eu 214 cas d'accidents : 127 ont été imputés à l'Etat, les autres dossiers n'ont pas encore fait l'objet de jugement. Pour tous ces cas l'Etat a eu à indemniser :

- Pour les dommages corporels 40 dossiers pour un montant de 76.713.53 francs cfa

- Pour les dommages matériels, 29 dossiers pour montant de 25.751.000 francs cfa.

Ce qui fait au total 102.464531 francs cfa.

Ces masses d'indemnisations et le nombre de dossiers en suspens nous amènent à nous poser la question de savoir si l'Etat ne perd pas en se fai-

(1) C.A. Corps Administratif
(2) Source : Ministere Finance (Sous-Direction Execution Budget et service des transports (Garage Administif)

sant son propre Assureur. Nous ne pouvons parvenir à des résultats approximatifs qu'en prenant un exemple pratique.

2. ILLUSTRATION PRATIQUE .

Exemple : cet exemple a été pris au Service Production des Assurances Mutuelles du Cameroun (AMACAM) Bureau du grand portefeuille.

Dans la police flotte Automobile de la SODECAO(1) année 1989.

Pour 120 véhicules, toutes catégories confondues, la société a eu à bénéficier, à l'instar de toutes les grandes sociétés assurant leur parc automobile en flotte, d'une réduction de 20% pour chaque véhicule. Ce qui fait qu'elle a eu à payer pour tous ces véhicules en Assurance Responsabilité Civile, un montant de 11 492 025francs cfa Taxe et réduction comprises en primes.

Si l'Etat avait à verser la prime pour ses véhicules qui ont causé des dommages aux tiers, il aurait eu à payer la prime pour les 338 véhicules de 1988 - 1989.

$$\frac{11\,492\,025 \times 338}{120} = 32\,369\,205 \text{ f.}$$

Or, 72 dossiers ont été indemnisés en 1988-1989 pour un montant total de 105 960 010 francs.

De 1989-1990 l'Etat a eu à payer au total 102 464 531 f pour 69 dossiers.

De nombreux dossiers déjà réglés restent en suspens au Ministère des Finances.

B. - DOTATION BUDGETAIRE LIMITEE ET RECOUVREMENT FISCAL DIFICILE :

1. LIGNE BUDGETAIRE.

Lorsque nous procédons à une comparaison entre la massse d'indemnisation sortie par l'Etat et les primes qu'il aurait pu verser à une compagnie d'assurance s'il assurait ses véhicules, on se rend compte qu'il ya une certaine perte enregistée par l'administration.

L'Etude statistique qui vient d'être effectuée a mis en exergue :

- Le nombre d'Accidents au cours d'une année et dans lesquels l'Etat est impliqué de par l'utilisation de ses véhicules.

- Le nombre de cas pour lesquels l'Etat se trouve impliqué en raison

(1) SODECAO = SOCIETE DE DEVELOPPEMENT DU CACAO

de fautes personnelles commises par ses agents pendant le service ou à l'occasion du service.

- Le nombre de dossiers qui sont définitivement réglés et payés

- Le nombre de dossiers en suspens. Compte tenu de la modicité de la ligne budgétaire (100 000 000 F pour les dommages matériels) et (50 000 000 F pour les dommages corporels), l'Etat ne peut pas convenablement indemniser les victimes ou leurs ayants droits des accidents de la circulation causés par ses véhicules.

En effet on ne peut pas prévoir avec exactitude les conséquences ou les suites d'un accident. On ne peut pas non plus prévoir le nombre de personnes susceptibles de subir le préjudice. Il serait donc anormal pour l'Etat de fixer à l'avance un montant à ne pas dépasser dans les réparations des dommages de toute nature, ce qui est de nature à causer un grave préjudice économique et matériel aux citoyens. Dès que le montant prévu dans la ligne est atteint, tous les dossiers réglés sont mis en suspens. Ceci signifie qu'ils sont reversés dans la prochaine ligne de budget de l'Etat.

Dans les compagnies d'Assurance par contre, la Responsabilité Civile est illimitée quelques soient les conséquences de l'accident.

En effet, les compagnies d'Assuranse pour mieux gérer les risques qu'ils ont en portefeuille, procédent à la répartition de ceux-ci. Pour les gros risques et les risques comme ceux de la Responsabilité Civile, elles ont la possibilité de les assurer auprès des réassureurs, ce qui leur permet en cas des graves conséquences d'un accident de faire réparer une partie du dommage par ces derniers. C'est là un gros avantage pour les compagnies d'Assurance et pour les victimes et ayants droits des accidents de la route.

2. RECOUVREMENT DIFFICILE DES CREANCES PUBLIQUES :

Le recouvrement des créances publiques est devenu difficile et pour causes : soit d'insolvabilité notoire du contribuable, soit encore de mauvaise inertie de ces contribuables, soit enfin de la difficile conjoncture économique que traverse les pays du monde entier en général et du tiers monde en particulier. Cette conjoncture est de nature à freiner toute activité économique.

Le résultat de ce difficile recouvrement est la remise en cause de la solvabilité même de l'Etat. S'il est vrai que l'Etat est resté solvable pendant longtemps, il n'en demeure pas moins vrai que de nos jours, il n'a plus la même puissance financière.

C. - PERTES ECONOMIQUES ET MATERIELES DE L'ETAT DU FAIT DU VOL OU DE LA DISPARITION D'UN OU DE SES VEHICULES :

L'Etat subi des pertes matérielles énormes lorsque l'un de ses véhicules est volé ou a disparu.

Le plus souvent, dès que volé, l'administration perd automatiquement son véhicule car aucune ligne du budgétaire n'étant prévue à cet effet.

Les compagnies d'Assurance par contre, lorsqu'un particulier prend une couverture d'Assurance contre le vol et contre d'autres risques, indemnisent si le véhicule volé est assuré. Ceci signifie que le bien volé est remplacé alors que dans l'administration, une fois volé ou détruit dans un accident où le responsable n'est pas connu, le dit véhicule est perdu à jamais. Ce qui fait une grosse perte pour lui car, le service que rendait ledit véhicule ne sera plus fait. Il faudra attendre une autre dotation budgetaire pour l'achat d'un véhicule, et compte tenu des difficultés économiques dues à la conjonture, ce véhicule peut ne plus être remplacé. Ce qui crée une perte aussi bien matérielle qu'économique dans l'activité administrative.

Au terme de cette sous partie, nous nous apercevons que le principe admis selon lequel l'Etat est son propre Assureur connaît des inconvenients non négligeables. Les études statistiques ont mis en évidence les pertes qu'enrégistre l'Etat à cause de la dispense à l'obligation d'Assurance Automobile prévue par la législation.

Du côté des individus, le principe permet certes de voler au secours des victimes et ayants droits des accidents de la circulation causés par les véhicules administratifs et conduits par des agents insolvables. Mais la limitation du budget ne contribue pas à une indemnisation rapide et parfois même totale de ces victimes. Ce qui fait à ce niveau une grande carence économique.

Section 2. - LES INSUFFISANCES DU PRINCIPE L'ETAT EST SON PROPRE ASSUREUR VUES SOUS L'ANGLE SOCIAL ET JURIDIQUE

Les inconvénients de ce principe sont retenues aussi bien sur le plan social que juridique.

A. - SUR LE PLAN SOCIAL :

Les limites du principe sur le plan social sont marquées par les problèmes posés par l'action recursoire. Nous avons vu précédemment que par le procédé d'ordre de recette, la charge définitive de la réparation revenait à l'agent de l'Etat responsable de par sa faute personnelle de l'accident ayant entrainé des conséquences dommageables à des particuliers.

L'Action récursoire soulève le problème délicat de savoir s'il est op-

portun que les agents publics puissent être pécuniairement responsables à l'égard de l'administration, des conséquences des fautes dites personnelles ?

Pour répondre à cette question, deux points doivent être envisagés : De quoi l'agent public serait-il responsable et quand sa responsabilité sera-t-elle mise en jeu ? Où trouvera-t-il les fonds nécessaires au paiement des indemnités ?

1. DE QUOI L'AGENT SERA-T-IL RESPONSABLE A L'EGARD DE L'ADMINISTRATION ?

De sa faute personnelle évidemment. Dans le cas où la faute personnelle de l'agent a causé un dommage à un particulier, les modalités pratiques de mise en oeuvre de l'action recursoire s'avèrent d'une extrême sévérité.

L'Administration néglige et nie l'existence des faits imputables au service dès lors que ceux-ci ont été provoqués par le fait même de l'agent auteur de la faute personnelle. C'est ce dernier qui subit le poids total du montant de la réparation allouée par les tribunaux judiciaires à la victime. Abstraction est donc faite, au détriment de l'agent, des faits imputables à l'administration et sans lesquels la faute personnelle n'aurait pourtant pas pu être commise : ainsi par exemple, aucun compte n'est-il tenu à la charge de l'administration du fait pour un gradé d'envoyer un militaire (ayant suivi des cours accélérés de conduite en trois semaines) en mission et qui cause un accident au cours de celle-ci ? N'est-il pas également tenu compte du fait d'un patron qui utilise un chauffeur 24h sur 24h et qui à la suite de fatigue accumulée provoque un accident parce que somnolant au volant ?

L'Administration est donc finalement exonérée de toute responsabilité de son propre fait. La faute personnelle de l'agent estompant les faits de service.

Des faits sont ainsi pris en considération dans les rapports de l'Administration et de la victime car, c'est bien à cause de ces faits que celle-là est condamnée au profit de celle-ci. Mais ils cessent de l'être, à l'heure de la contribution finale dans les rapports de l'administration et de son agent. N'est ce donc pas l'agent qui doit endosser dans ce cas la responsabilité propre de l'administration, c'est à dire supporter les conséquences d'une mauvaise organisation du travail par ses supérieurs ?

2. QUAND LA RESPONSABILITE DE L'AGENT SERA-T-ELLE MISE EN JEU ?

Le décret N° 74/704 ou 1er Août 1974 portant réglementation de l'utilisation des véhicules administratifs en son article 9 dispose :

"En application de l'article 21/CF/61/62 de la loi de finances N°61/11 au 11 juin 1961, les frais de réparation des véhicules administratifs sont suppor-

tés par les agents de l'Etat responsables des dégats constatés. Il en est de même de la responsabilité civile en cas de faute personnelle imputable aux intéressés."

L'article 39 du statut général de la fonction publique énonce que l'Etat dispose de l'action recursoire à l'encontre des fonctionnaires condamnés pour faute personnelle commise dans l'exercice ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions.

L'article 40 du même statut énonce que les fonctionnaires exerçant certaines fonctions bénéficient d'un regime de privilège de juridiction conformément à la loi.

Il resulte de tout ce qui vient d'être énuméré ici que la législation en la matière ouvre toutes grandes les portes à l'arbitraire dans les rapports entre l'administration et ses agents.

Il n'a pas été clairement défini les cas dans lesquels l'administration devra se retourner contre l'agent. la chose lui sera toujours possible dès lors qu'il y aura faute personnelle sur un particulier. Même dans ce cas, l'administration n'a pas l'obligation d'agir contre son agent, elle aura donc pleine liberté de faire payer certains agents et de n'en point faire payer d'autres. L'égalité de traitement des agents publics sera donc nécessairement méconnue.

Dans la pratique en effet, nous constatons que ce sont surtout les petits agents (chauffeurs) qui sont souvent victimes de l'action recursoire. Nous nous posons la question de savoir où est-ce qu'ils trouveront de l'argent nécessaire au paiement des indemnités ?

3. CONSEQUENCES DOULOUREUSES DU PAIEMENT DE L'INDEMNITE PAR L'AGENT :

Ces conséquences se retrouvent aussi bien chez l'agent lui-même que chez les personnes dépendant directement de lui.

a) INCIDENCES SUR L'AGENT LUI-MEME

Où trouvera t-il de l'argent nécessaire pour rembourser à l'Etat les indemnités versées par celui-ci à la victime ou aux ayants droits ?

Comme nous l'avons vu plus haut, ce sont les chauffeurs de l'administration qui sont souvent les responsables des accidents vis à vis des particuliers. Lesquels accidents sont causés pendant ou à l'occasion de l'exercice de leurs fonctions puisque c'est eux qui conduisent. Décider que ces agents répondent de leurs actes sur leurs salaires et sur leurs biens conduit d'ailleurs à des injustices choquantes.

Lorsque nous revenons sur les affaires ayants droits Tindo Bernadette, ayant droits WOZUENWO et autres contre Etat du Cameroun (Direction des Douanes Ministère des finances), en l'espèce, le chauffeur KAMMO Alphonse avait été condamné à payer 21.700.000 f cfa aux ayants droits des différentes victimes. L'Etat ayant désintéressé les concernés a émis un ordre de recette contre ledit chauffeur en vue de la récupération de cette indemnité. La question que nous nous posons ici est celle de savoir comment est ce que ce chauffeur arrivera-t-il à rembourser toute cette somme ? en combien d'année l'Etat parviendra-t-il à la récupérer ?

Tout ceci est de nature à créer un problème social très délicat. De nombreux chauffeurs préfèrent souvent démissionner de leurs fonctions plutôt que de passer leur vie à rembourser des sommes à leur employeur pour avoir commis une faute qui le plus souvent est non intentionnelle.

Ces chauffeurs n'ayant pas de salaires importants sont réduits sur le plan financier au néant.

Selon la réglementation, l'Etat ne peut retenir qu'une fraction d'un salaire. Le plus souvent celle-ci ne doit pas dépasser le tiers du salaire. Et lorsque le dommage est très important, la probabilité de récupération de l'intégralité de l'indemnité devient hypothètique, ce qui est aussi une perte pour l'Etat.

b) INCIDENCE SUR LES PERSONNES DEPENDANT DIRECTEMENT DE L'AGENT.

Ces personnes subissent par ricochet les conséquences du prélèvement d'une partie du salaire de leurs parents ou protecteurs. L'Agent responsable est obligé de réduire leur trair de vie qui déjà n'était pas si fameux.

Parfois, il est obligé de ne plus s'occuper financièrement de ses enfants et proches. Ceci est de nature à créer un véritable problème social. En voulant résoudre le problème des victimes et ayants droits des accidents de la circulation causés par les véhicules de l'Etat, on en a crée un autre problème social. On revient donc au point de départ.

On voit donc que l'on peut être très sceptique sur les mérites de la responsabilité des agents publics à l'égard de l'administration surtout lorsqu'on songe que les partisans de cette théorie la réclament au nom d'une "moralisation", d'une responsabilisation de ces agents. Etrange morale que celle qui fait payer à un soldat de l'armée une lourde indemnité pour avoir provoqué un accident ayant coûté la vie à des personnes alors même qu'il venait d'apprendre à conduire et s'est vu confier déjà une mission à plus de 100km(1), de la ville.

Nous savons que depuis 1961 où le principe de la responsabilité de l'Agent public à l'égard de l'administration pour préjudice causé à un tiers à l'occasion du service a été admis au Cameroun, les accidents causés par ces

(1) Loi des Finances n° 61-11 DU 14 JUIN 1961

agents n'ont pour autant pas diminué.

Dans certains Ministères, des mesures allant des sanctions aux récompenses ont été prises en vue de faire diminuer le nombre d'accidents mais on est pas arrivé à un résultat satisfaisant.

Ainsi par exemple le Ministère de la défense(2) pour moraliser les chauffeurs de son département a d'abord entrepris de sanctionner dans une unité de commandement, après un accident causé par un élément de cette unité, le commandant de l'unité lui même, puis le chauffeur. Il n'y a pas eu de changement dans la fréquence des accidents causés par les véhicules militaires.

Ce même département ministériel a ensuite institué le prix du meilleur chauffeur. En fin d'année, une récompense était en effet attribuée à tout chauffeur n'ayant pas été l'auteur d'un accident au cours de l'année. La situation est restée inchangée.

Est-ce donc à dire qu'il faille purement et simplement supprimer la responsabilité des agents publics vis à vis de l'administration ? Une solution plus nuancée parait admissible.

Nous pouvons dire à ce niveau que la règle devrait être que l'agent public ne doit supporter de responsabilité à l'égard de l'administration que sur le plan disciplinaire. Celui-ci assure la sanction de toutes les fautes de l'agent. Toutefois, dans des hypothèses tout à fait exceptionnelles, par exemple un chauffeur qui écrase volontairement un piéton avec qui, il a des problèmes de tout ordre. Là une responsabilité pécuniaire de l'agent parait apportune.

C'est donc dire qu'une telle responsabilité ne peut pas être admise comme une règle générale. Elle ne devrait jouer que dans des cas limites, des cas exceptionnels.

Les limites sur le plan social viennent d'être examinées. Qu'en est-il de celles sur le plan juridique ?

B. - SUR LE PLAN JURIDIQUE

Les insuffisances du système d'indemnisation seront démontrées aussi bien sur le plan de la procédure que sur celui de l'inégalité entre les deux parties après le procès

1. RESTRICTIONS PROCEDURALES

Dans une brève comparaison entre le sytème d'indemnisation des compagnies d'Assurance et celui de l'Etat, nous nous rendons compte que ce dernier pêche par la lourdeur tant à travers le défaut de transaction amiable,

(2) Source: Tribunal Militaire de Yaounde

que par la centralisation de tout le système de paiement à Yaoundé.

a) DEFAUT DE TRANSACTION AMIABLE

Les compagnies d'assurance étaient regies par l'ancien système d'indemnisation des victimes et ayants droits des accidents de la circulation. Celui-ci était à l'origine des lenteurs de la procédure. La nouvelle ordonnance du 13 décembre 1989(1) dans l'un de ses principaux objectif retient une "indemnisation rapide et équitable". Ceci entraine une accélération dans la procédure.

Tout commence par la transaction. L'Assureur une fois qu'il est en possession de tous les éléments concernant l'accident et les personnes pouvant justifier de leur qualité de victimes privilégiées devant la loi, propose une indemnisation en fonction de certains éléments (nature du préjudice à indemniser etc...). La procédure judidiciaire n'est plus engagée que lorsque l'offre de transaction a été réjetée par la victime.

La question fondamentale que nous nous posons ici est celle de savoir si la nouvelle ordonnance s'applique également à tous les préjudices corporels causés par les véhicules de l'administration à des victimes ?

A la lecture de l'ordonnance qui se résume en l'offre obligatoire de transaction, nous pouvons à priori admettre que l'Etat est soumis à la nouvelle ordonnance. L'article 2 alinéa 5 précise qu'est reputé débiteur toute personne physique ou morale privée ou publique, proprietaire ou gardien d'un véhicule terrestre à moteur. A travers cet article, nous pouvons conclure que si l'Etat est défini comme étant l'un des débiteurs par l'ordonnance de 1989, ceci veut dire qu'il est soumis à celle-ci, donc peut aussi transiger à l'amiable.

Mais, l'article 24 alinéa 2 de la même ordonnance précise en matière de Transaction que celle-ci doit être faite par "l'Assureur débiteur". Cette notion exclut l'Etat qui est et demeure son propre Assureur. Lequel ne répond pas à la définition même de l'Assureur en tant que tel.

Hier comme aujourd'hui, l'Etat n'est guère soumis à la transaction amiable ceci pour plusieurs raisons :

L'Etat ne transige pas avec les victimes parce qu'une telle procédure ferait naître des systèmes de fraudes. Il y aurait des faux dossiers mis sur pied par les Agents de l'Etat pour pouvoir se "remplir les poches".

De plus, l'Etat n'ayant pas pour objectif la recherche du profit ne cheche pas à tout prix à comprimer ses dépenses. Il ya un chapitre budgetaire qui est prévu pour indemniser les victimes des accidents de la circulation, dès que celui-ci est épuisé l'administration cesse de payer.

Les compagnies d'Assurance par contre, ayant une obligation de ré-

(1) Ordonnance N° 89/005 du 13/12/1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation

sultat à la fin d'année, ont tout intéret à transiger, ceci leur permettra de comprimer les sorties de liquidités.

L'ordonnance de 1989 ayant rendu obligatoire l'offre de transiger, raccourci énormément la procédure d'indemnisation et devient dès lors bénéfique aussi bien pour les victimes et ayants droits (qui seront rapidement désintéréssés) que pour les compagnies d'Assurance (qui paieront en fonction du barème prévu par le législateur et vont recourir de moins en moins aux tribunaux).

Si l'offre obligatoire de tansaction est bénéfique pour les compagnies d'Assurance et les victimes, son défaut dans le système d'indemnisation de l'Etat entraine des pertes pour celui-ci et pour ceux à qui les véhicules de celui-ci causeront des préjudices. Ces derniers restent soumis à une procédure lourde. Ils seront toujours obligés de passer par le tribunal et attendre que celui-ci tranche au dernier dégré.

En effet, la victime d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule de l'administration est mis en cause ne peut prétendre à une réparation qu'après épuisement des voies de recours devant le tribunal, et si celui-ci n'a pas encore tranché en dernier ressort, la victime ne peut être indemnisée qu'après production d'un certificat de non appel délivrée par les autorités judiciaires compétentes.

Une autre cause de la lourdeur de la procédure d'indemnisation par l'Etat demeure la centralisation du paiement au Ministère des Finances

b) CENTRALISATION DE TOUT LE SYSTEME DE PAIEMENT AU MINISTERE DES FINANCES.

Une fois qu'elle a obtenu la grosse de jugement la rendant créancière de l'Etat, la victime doit pour obtenir ce paiement se rendre au Ministère des Finances. Sous-Direction de l'éxécution du budget pour les préjudices corporels et au Service des Transports pour les préjudices matériels.

Aussi modique que soit la somme à payer, aussi éloignée de Yaoundé que soit la victime, tout le paiement est centralisé à Yaoundé , ceci est de nature à alourdir la procédure de paiement. Car imaginer un individu se trouvant à l'extrême nord du pays, et qui doit absolument voyager pour Yaoundé, afin d'obtenir réparation d'un préjudice qu'il aurait subi et qui aurait été causé par un véhicule administratif c'est réellement épuisant.

Dans les compagnies d'Assurance, pour les paiements d'un certain montant (montant pas très élévé), ils sont faits dans les agences de celles-ci.

Notre souhait aurait été que des services de contentieux soient créés dans tout le territoire national au sein des départements décentralisés du Ministère des Finances. Ceci éviterait de nombreux et lointains déplacements des victimes.

2. INEGALITE ENTRE L'ADMINISTRATION ET LA VICTIME APRES LE PROCES.

Aucun problème ne se pose entre les deux parties pendant le procés puisque l'Etat à ce stade se voit appliquer par les magistrats les mêmes régles qu'une personne privée. Mais, l'inégalité entre Etat et la victime est mise en exergue aprés la délivrance de la grosse car il faut payer déjà. La victime devient alors faible devant l'Etat et ne dispose d'aucun moyen pour contraindre celui-ci à l'indemniser.

a) FAIBLESSE DE LA VICTIME VIS A VIS DE L'ETAT

La victime qui, dans la plupart de cas ignore ses droits peut se voir étouffer au Ministère des Finances lorsqu'elle prètend à la réparation de son préjudice.

En effet, la victime ou ses ayants droits sont souvent amenés à abandonner l'action en paiement lorsqu'ils se présentent plusieurs fois au Ministère pour reclamer leur indemnisation et à chaque fois, il leur est demandé de revenir l'année prochaine, le chapitre budgétaire prévu à cet effet étant épuisé. Le nombre très élevé de dossiers en suspens au Ministère en est la preuve.

b) ABSENCE DE MOYENS DE CONTRAINTE A LA DISPOSITION DES VICTIMES OU DES AYANTS DROITS.

La victime ne peut contraindre l'Etat à l'exécution forcée. Les biens de celui-ci étant insaisissables.

En effet, l'immunité de saisie est une protection spéciale accordée à certaines personnes qui ne peuvent faire objet d'une éxécution forcée. Certains débiteurs ne peuvent être saisis. L'Etat, les collectivités publiques etc...

Ceci réside dans la conception selon laquelle l'Etat est toujours solvable, ainsi on n'admet pas que le créancier s'inquiète et se manifeste.

Cette explication ne semble pas pertinente.

En effet, il faut considérer que ces argument ne seraient valables que si la saisie avait pour but la conservation, ils deviennent inopérants dans la mesure où la saisie a pour but de désintéresser le créancier.

Si la saisissabilité des biens de l'Etat (surtout pour la vente) était admise, elle aurait eu pour but de briser la mauvaise volonté du débiteur et c'est cette inertie de l'administration qu'il convient de cristalliser. Voilà bien ce qui justifie la saisie de l'Etat comme tout débiteur.

L'insaisissabilité des biens de l'administration crée un véritable gouffre entre elle et les citoyens, ce qui rend très lourd la procédure d'indemnisation.

La victime ne dispose d'aucun moyen de contrainte face à la non éxé-

cution des décisions judiciaires par l'Etat. Elle est parfois obligée d' abandonner la procédure, l'action en réclamation du montant arrêté par le tribunal.

A la lumière de tout ce qui vient d'être décrit ici, nous pouvons dire que l'Etat, en tant que son propre Assureur apporte une grande sécurité aux victimes et ayants droits des accidents de la circulation,causés par ses agents qui, sont le plus souvent insolvables.

Cette sécurité, apportant des solutions aux problèmes résultant de ces accidents en crée d'autres. Faut-il donc nous arrêter ici en gardant en nous une idée pessimiste du principe ?

Nous pouvons dire non car il ne renferme pas que des inconvénients, mais aussi des aspects positifs. Ce côté bénéfique ne saurait donc nous faire remettre en question le principe. Nous allons à travers les solutions proposées à l'Etat, lui présenter la nécessité de prendre une couverture d'Assurance en matière d'accidents de la circulation et la faculté de maintenir le principe dans certains domaines précis.

Nous souhaitons donc que les propositions de solutions adressées au pouvoir étatique soient perçues dans la plus grande objectivité.

Chapitre 2. - SOLUTIONS PROPOSEES A L'ETAT.

Dans tous les pays où l'Etat est dispensé de l'Assurance Automobile obligatoire, des mécanismes d'indemnisation des victimes d'accidents causés par des véhicules administratifs ont été mis en place. Ceux-ci viennent au secours des victimes qui moralement devraient être laissées sans compensation dans tous les cas où les agents de l'Etat responsables de l'accident étaient insolvables.

Les chapitres précédents ont mis en lumière un certain nombre de situations où le montant des réparation versées aux victimes ou à leurs ayants droits est nettement insuffisant. Palliatif à l'assurance obligatoire, l'indemnisation fait par l'administration en tant que son propre Assureur manifeste plusieurs faiblesses notables. ces faiblesses nous amène à nous poser la question de savoir s'il est nécessaire à l'Etat de rester son propre Assureur ?

Compte tenu de toutes les insuffisances constatées tout au long de notre étude, il y a nécessité pour l'Etat d'abandonner le principe, et de pendre une couverture d'Assurance ou alors de créer des fonds d'intervention dans des domaines où une protection en assurance serait nuisible à l'Etat.

Section 1. - NECESSITE D'UNE ASSURANCE AUTOMOBILE POUR LES VEHICULES ADMINISTRATIFS

Pour de nombreuses raisons sus-mentionnées, l'Etat peut se prému-

nir d'une couverture d'Assurance auprès des compagnies d'Assurance. Celle-ci peut procurer en effet des avantages considérables à lui-même d'abord, ensuite à la société toute entière et enfin à l'économie nationale. Mais avant, quel type d'assurance proposons-nous à l'Etat ?

A. - QUELLE ASSURANCE AUTOMOBILE POUR L'ETAT CAMEROUNAIS ?

Le Ministère des postes et télécommunications par dérogation au principe général de la dispense d'obligation d'Assurance Automobile, a opté pour l'assurance auprès des compagnies de la place de certains de ses véhicules immatriculés d'une manière particulière.

Ce phénomène devrait être étendu à tous les Ministères puisqu'il fonctionne bien. Comme ce Ministère, les véhicules administratifs peuvent faire l'objet d'assurance dans une police flotte automobile ou encore en pools d'assurance pour risques simples.

1. POLICE FLOTTE AUTOMOBILE

Dans cette police, une compagnie prend en charge un ensemble de risques automobile qu'il garantie aux mêmes conditions. Ici, les véhicules assurés font l'objet d'une réduction de primes qui en général est de 20% dans les compagnies d'assurance.

L'Etat peut assurer les véhicules des différents Ministères par ce type de contrat.

Prenons l'exemple précédant de la police flotte SODECAO[1]:

Pour 120 véhicules assurés en 1989, la société a payé auprès de la compagnie AMACAM 11.492.025 F cfa toutes taxes comprises. Sans taxes, 10.223.442 F cfa de primes.

En moyenne par véhicules la société paye 85 187,35f cfa

Supposons que l'Etat s'assure auprès d'AMACAM. Il aura à verser pour ses 5520 véhicules[2] immatriculés CA (corps administratifs) en prime un montant total de 470 234 172 f cfa.

Ils est évident que lorsque nous comparons, cet montant à la ligne budgétaire prévue par l'Etat, on peut à priori affirmer qu'il perdrait beaucoup d'argent s'il s'assurait. Pour des raisons que nous analyserons ultérieurement, nous appréciérons la nécessité pour l'administration de prendre une telle couverture d'assurance en matière automobile.

(1) Sources : AMACAM
(2) Voir section 2 Chapitre 1er, 1ère Partie

2. POOLS DE REASSURANCE POUR RISQUES SIMPLES

Il convient ici de définir d'abord ce que c'est qu'un pool d'Assurance. Le pool d'Assurance est généralement une association d'assureurs d'un même pays qui opère selon les règles de la co-assurance .

Le pool de réassurance quant à lui est celui qui peut être constitué d'assureurs de plusieurs pays.

Les pools peuvent être formés pour couvrir :

- des risques particulièrement dangereux

- des risques dont les capitaux sont trés élevés

- des risques de pointe

- des risques potentiellement catrastrophiques

- des risques simples.

C'est ce dernier cas qui nous intéresse ici dans les pools créés. Pour les risques simples, en effet, on peut parler du cas du pool incendie de l'OAA(3) géré par la CI CA - R E(4) puis du pool fair(5) qui est un pool multirisque (Acci - dent, incendie, enginering, transport, aviation). On peut y insérer la Responsabilité Civile Automibile.

Parce que l'automobile est un risque à sinistralité élévée, l'Etat peut amener les sociétés d'assurance et de réassurance dans lesquelles il détient des parts d'actions à y adhérer

Les résultats seraient bénéfiques si les sociétés qui acceptent l'adhésion s'y intéressent réellement. Ceci sera de nature à accroître côté compagnies, leur capacité de rétention en cherchant à conserver une plus grande proportion de primes d'assurances produites dans le pays.

Du côté de l'Etat, les pools lui permettront de transférer sa responsabilité civile aux compagnies d'Assurance qui elles peuvent répartir le risque déficitaire qu'est la branche automobile entre plusieurs compagnies du marché africain.

Un exemple de pool au sein duquel l'Etat camerounais peut amener les compagnies dans lesquelles il détient des actions à adhérer afin de pouvoir gérer le risque automobile est le pool fair.

C'est un pool multirisque (accident , incendie, engineering, transport, aviation) qui est géré par MILLI-R E en Turquie. Il s'occupe des "risques "simples" .

(3) OAA Organisation Africaine de l'Assurance
(4) CICA-RE COMPAGNIE COMMUNE DE REASSURANCE DES ETAT MEMBRES DE LA CICA
(5) POOL FAIR.

2. POOLS DE REASSURANCE POUR RISQUES SIMPLES

Il convient ici de définir d'abord ce que c'est qu'un pool d'Assurance. Le pool d'Assurance est généralement une association d'assureurs d'un même pays qui opère selon les règles de la co-assurance .

Le pool de réassurance quant à lui est celui qui peut être constitué d'assureurs de plusieurs pays.

Les pools peuvent être formés pour couvrir :

- des risques particulièrement dangereux

- des risques dont les capitaux sont trés élevés

- des risques de pointe

- des risques potentiellement catrastrophiques

- des risques simples.

C'est ce dernier cas qui nous intéresse ici dans les pools créés. Pour les risques simples, en effet, on peut parler du cas du pool incendie de l'OAA(3) géré par la CI CA - R E(4) puis du pool fair(5) qui est un pool multirisque (Acci - dent, incendie, enginering, transport, aviation). On peut y insérer la Responsabilité Civile Automibile.

Parce que l'automobile est un risque à sinistralité élévée, l'Etat peut amener les sociétés d'assurance et de réassurance dans lesquelles il détient des parts d'actions à y adhérer

Les résultats seraient bénéfiques si les sociétés qui acceptent l'adhésion s'y intéressent réellement. Ceci sera de nature à accroître côté compagnies, leur capacité de rétention en cherchant à conserver une plus grande proportion de primes d'assurances produites dans le pays.

Du côté de l'Etat, les pools lui permettront de transférer sa responsabilité civile aux compagnies d'Assurance qui elles peuvent répartir le risque déficitaire qu'est la branche automobile entre plusieurs compagnies du marché africain.

Un exemple de pool au sein duquel l'Etat camerounais peut amener les compagnies dans lesquelles il détient des actions à adhérer afin de pouvoir gérer le risque automobile est le pool fair.

C'est un pool multirisque (accident , incendie, engineering, transport, aviation) qui est géré par MILLI-R E en Turquie. Il s'occupe des "risques "simples" .

(3) OAA Organisation Africaine de l'Assurance
(4) CICA-RE COMPAGNIE COMMUNE DE REASSURANCE DES ETAT MEMBRES DE LA CICA
(5) POOL FAIR.

Une proposition des différents contrats que peut souscrire l'Etat étant déjà faite, quels avantages l'Assurance en Automobile peut-elle lui procurer ?

B. - AVANTAGES DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE POUR L'ADMINISTRATION.

L'Assurance Automobile jouerait un grand rôle aussi bien dans la société (pour l'Etat lui-même et pour la société toute entière) que dans le développement économique national.

1. AVANTAGES VUS DU COTE SOCIAL.

Une Assurance Automobile pour l'Etat conduirait celui-ci à payer des primes. A priori, ce paiement de primes augmente les dépenses de l'Etat. Or, la conjoncture économique étant devenue très difficile pour les Etats africains, nous pouvons nous poser la question de savoir si l'administration assurée en automobile paiera régulièrement ses primes d'Assurance. S'il ne le fait pas, nous reviendrons au point de départ à savoir : la dispense d'Assurance.

Si par contre, ces primes sont payées, régulièrement, l'Etat aura à payer plus que ce qui est prévu dans la ligne budgetaire mais ces dépenses lui permettent de transférer sa Responsabilité Civile aux compagnies d'Assurance et éviteront à l'Etat chaque fois de se retourner contre son agent chaque fois que celui-ci sera responsable d'un accident.

Une Assurance Automobile de l'Etat permettra aux citoyens de pouvoir recourrir de moins en moins aux tribunaux. Ils pourraient aussi dans ce cas transiger d'une manière amiable avec les compagnies d'Assurance pour pouvoir bénéficier d'une indemnisation beaucoup plus rapide.

2. NECESSITE D'UNE ASSURANCE AUTOMOBILE DE L'ETAT DANS LE DEVELOPPEMENT DE L'ECONOMIE NATIONALE.

Parmi les effets induits qu'exerce l'activité des assurances au plan économique, les plus importants sont sans doute ceux qui s'exercent au niveau des marchés financiers.

Les principales contributions des entreprises d'Assurance à l'économie nationale résident dans la collecte de l'épargne et dans la réalisation des placements par le biais des provisions techniques .

a) COLLECTE EPARGNE

Si l'Etat acceptait d'assurer ses véhicules, la prime qu'elle aura à payer aux compagniesd'Assurances permettra à celles-ci de payer les sinistres qui surviendront au cours de l'exercice. Ce système oblige l'assureur à consti-

tuer des provisions. Ce terme désigne les prélèvements opérés sur les bénéfices.

Parmi ceux-ci il existe : les provisions pour risque en cours qui sont des sommes mises de côté par l'Assureur pour tenir compte de l'échelonnement des versements des primes et du décalage par rapport à l'exercice comptable et des provisions pour sinistre à payer.

b) UTILISATION DE PROVISION TECHNIQUES .

Les sommes que les compagnies recevraient de l'Etat ne seront pas trésorisées. Elles seront mises à la disposition de l'économie sous forme de placements financiers, ceci sera de nature à assurer la sécurité des victimes des accidents causés par les véhicules de l'Etat.

En drainant une part de ces primes, l'Assureur facilite le financement des investissements. l'Epargne dégagée par les compagnies d'Assurance offre pour la collectivité plusieurs caractéristiques.

- c'est une épargne "longue" ceci veut dire qu'elle correspond à des engagements à long terme

- c'est une épargne stable

- c'est une épargne qui croit rapidement

EN RESUME : La prime que verserait l'Etat aux compagnies d'Assurance, serait d'abord une épargne forcée, laquelle épargne servirait à l'économie nationale.

Ajoutons ici que les provisions techniques pour leur rôle très important ont fait l'objet d'une réglementation.

Cette Assurance que nous proposons à l'Etat ne concerne que les véhicules administratifs (... des Ministères). Pour des raisons que nous avons déjà mentionnées certains véhicules de l'Etat ne pouvent faire l'objet d'une assurance. Il s'agit de ceux des Forces Armées et de la Sureté Nationale. Pour cette catégorie, il serait souhaitable que l'administration crée des fonds d'intervention afin d'assurer une indemnisation rapide et intégrale des victimes et ayants droits des accidents de la circulations provoqués par ses propres véhicules.

Section 2.- AUTRES SOLUTIONS PROPOSEES.

Ces autres solutions sont d'une part la nécessité d'ajuster la ligne budgetaire et d'autre part la possibilité pour l'Etat de créer des fonds d'intervention pour la catégorie des véhicules ne pouvant faire l'objet d'une assurance.

A. - NECESSITE D'AJUSTER LA LIGNE BUDGETAIRE D'UNE ANNEE A UNE AUTRE :

La dotation budgetaire prévue par l'Etat est modique et ne permet pas une indemnisation complète de toutes les victimes. De plus, on ne peut pas prévoir les suites et conséquences des dommages corporels.

Il ya donc lieu ici de proposer à l'Etat camerounais d'ajuster cette ligne budgetaire d'une année à une autre. Ceci augmentera le budget certes, mais évitera l'accumulation du nombre de dossiers déjà réglés par le tribunal et attendant le paiement au Ministère et effacera chez le citoyen la hantise d'être la victime d'un accident causé par un véhicule militaire ou de la police.

Cette solution parait insencée dans la mesure où tous les Etat africains en général traversent une période économique très délicate et ont tous tendance à opérer une restructuration au niveau du budget et c'est à ce moment que nous proposons une augmentation de celui affecté à la réparation des dommages provoqués par les agents de l'Etat dans l'exercice de leurs fonctions ou plus exactement à la Responsabilité Civile de l'Etat.

Notre souci réside beaucoup plus dans l'angle social, il faudrait que l'Etat qui s'est fait son propre Assureur remplisse convenablement ce rôle. Lorsqu'il ne le fait pas, il se crée au sein de la société deux sortes de victimes : celles des véhicules assurés dans des compagnies d'Assurance d'une part et celles des véhicules de l'administration.

Toutefois, la Sécurité de la population devrant être classée dans les préoccupations fondamentales d'un Etat.

En plus de cet ajustement budgetaire que nous proposons à l'Etat, il a également la possibilité d'établir des fonds d'intervention.

B. - ETABLISSEMENT DES FONDS D'INTERVENTION.

L'Etat peut établir des fonds au sein des compagnies d'Assurance d'une part et auprès du fonds de garantie automobile d'autre part. Le premier fonds pouvant servir à indemniser les préjudices matériels subis par des victimes, peut se concrétiser dans une procédure dite "collision" avec un véhicule administratif et le second fonds quant à lui peut servir surtout à la réparation des dommages corporels.

1. PROCEDURE "COLLISION" AVEC UN VEHICULE ADMINISTRATIF POUR DOMMAGES MATERIELS :

En France, il existe des conventions entre les compagnies d'assurance qui ont été crées dans l'optique d'avoir moins de dossiers sinistres (payer vite les petits sinistres) et d'éviter d'avoir à recourir tout le temps aux tribu-

naux.

Parmi ces conventions, on peut citer :

- la convention des accidents à la chaîne,

- la convention choses inertes,

- convention qui intervient entre les Assureurs Français et organismes de prévoyance sociale

- convention carte verte

- convention I. D. A.[1]

Cette dernière permet l'indemnisation rapide des petits sinistres matériels. Elle se fait entre les compagnies d'assurance ici, lorsqu'un client d'une compagnie assuré en responsabilité civile subi un accident, suivant le constat amiable ou de police établi, (lorsqu'il n'est pas responsable), se fait réparer son dommage matériel par sa propre compagnie qui par la suite exercera un recours auprès de la compagnie du responsable.

Cette procédure ne peut malheureusement pas s'apliquer aux véhicules administratifs car l'Etat est son propre Assureur.

En revanche, toujours en France, une convention similaire a été signée entre l'Etat et les compagnies d'Assurance pour les dégats matériels[2].

Ceci signifie que vous pouvez bénéficier de la procédure accélérée de réglement même lorsque vous entrez en collission avec un véhicule administratif appartenant à un service administratif.

Nous proposone à l'Etat camerounais de signer une pareille convention avec les compagnies. Ceci est un peu osé de notre part il est vrai parce que déjà, il n'existe pas de convention I D A entre les compagnies opérant au Cameroun. Ceci n'empêche pas à l'Etat d'établir sa propre convention entre les compagnies exerçant leur activité dans son territoitre. Ceci peut alors même être pour l'Etat une condition imposée à toute compagnie demandant un agrément au Cameroun.

Le caractère de la procédure que nous proposons à l'Etat camerounais permet à l'Assuré en Responsabilité Civile d'une compagnie d'Assurance donnée de se faire réparer les dommages matériels qu'il aura subis à la suite d'une collision avec un véhicule administratif et dans laquelle il ne sera pas responsable.

(1) I D A Indemnisation Directe des Assures-

(2) Sources : Rubrique vos droits femme actuelle N° 259 du 11 au 17 septembre 1989. Article de Mme Chantal Nedal du centre de documentation et d'information de l'Assurance

Dans cette procèdure, les compagnies et l'administration devraient se mettre d'accord sur un barème commun préetabli et sur une limite intervention.

Pour pouvoir intervenir, les compagnies devront prevoir sur les primes d'Assurance que leur versent les assurés, une part qui servira à faire fonctionner convenablement la procédure.

La procédure "collision" avec un véhicule administratif permet une indemnisation accélérée des victimes et permettra également de débarrasser le service du contentieux du Ministère des Finances des petits dossiers.

Cette procédure suppose une augmentation du tarif automobile par le législateur. Augmentation qui va faire contribuer les assurés eux-mêmes à la bonne exécution de la procédure. Ceci d'autant plus que les assurés d'aujourd'hui seront les victimes des collisions avec des véhicules administratifs de demain.

L'état devra aussi participer au bon déroulement de la procédure en remboursant aux compagnies les sommes qu'elles auraient déboursées.

La procédure "collision avec un véhicule administratif n'est valable en France que dans la mesure où les dégats ne dépasser pas 25 000 frs. Ceci peut être bénéfique pour l'Etat dans la mesure où il fait financer la procédure en grande partie par les assurés eux-mêmes. le surplus de prime qui devra être prévu par la législateur à cet effet permettra aux compagnies d'assurance d'avoir des liquidités pour leurs placements financiers.

En somme la procédure peut bien être appliquée au Cameroun. Tout dépendra de l'Etat lui-même qui est le seul décideur.

2. CREATION D'UN FONDS D'INTERVENTION AUPRES DU FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE POUR DOMMAGES CORPORELS .

Un organisme peut être crée au sein du fonds de garantie automobile. Il peut être mis sur pied en vue de l'indemnisation des victimes des accidents causés par les véhicules militaires et de la Sureté Nationale. Ne pouvant faire l'objet d'une assurance auprès des compagnies, le fonds de garantie n'est pas une compagnie d'Assurance, c'est un organisme qui fait un préfinancement, qui s'occupe des personnes victimes des accidents dont les auteurs sont inconnus, non assurés, insolvables.

Au sein de cet organisme, nous proposons qu'il soit constitué un fonds qui sera alimenté par les assurés et par des fonds spéciaux mis à la disposition des Ministères des Forces Armées et la Délégation Générale à la Sureté Nationale.

La constitution de ce fonds permettra aux victimes d'accidents causés par ces véhicules d'être rapidement indemnisés d'une part et à l'Etat de préserver le secret de sa flotte automobile (des Forces Armées et de la Police).

Ce fonds réparera uniquement les dommages corporels. Son financement proviendra de diverses sources :

Une contribution devra être versée par les assureurs eux-mêmes, ceux-ci pourront la répercuter dans leur tarification Responsabilité Civile Automobile

Une autre contribution sera versée par l'Etat lui-même par le biais des budgets spéciaux alloués dans les Ministère de Forces Armées et de la Police.

A ces contributions, s'ajouteront celles du fonds lui-même à savoir les amendes infligés aux auteurs d'accidents qui ne sont pas assurés.

Le fonds d'intervention qui sera crée au sein du fonds de garantie automobile fera en sorte que soit maintenu le principe selon lequel l'Etat est son propre Assureur. D'une manière au d'une autre, le fonds permettra à l'Etat d'être soulagé du poids des indemnisations.

L'étude qui vient d'être faite nous montre que la dispense à l'obligation d'assurance de l'Etat manifeste sur le plan pratique de nombreuses faiblesses. Ainsi en plus de certains fonctionnements déficients, le problème de la modicité budgetaire pour l'indemnisation des victimes et ayants droits des accidents de la circulation causés par des véhicules administratifs se pose avec acuité. Des solutions ont été proposées pour pallier à ces insuffisances. Solutions qui, loin d'être une remise en question totale du système, devraient être perçues par les décideurs comme une invitation à la modification d'une oeuvre, qui comme toute chose humaine n'est pas parfaite.

CONCLUSION

Le Corollaire de la dispense à l'obligation d'Assurance qu'est le principe selon lequel l'Etat est son propre Assureur, ne s'applique pas sur le plan pratique de manière absolue. Tout au long de notre étude, nous nous sommes rendus compte de sa relativité. L'Etat est son propre Assureur dans bon nombre de cas et dans d'autres il préfère se mettre sous la protection des compagnies d'Assurance. Ce qui dans une grande mesure remet en cause le fondement même du principe.

C'est dans le souci d'assurer la sécurité des citoyens et d'éviter que les victimes soient abandonnées à elles mêmes que le législateur à mis sur pied cette procédure. Il est vrai, de par sa nature, le régime même de l'Assurance Automobile basé sur la Responsabilité Civile ne vise pas à la compensation de toutes les pertes. Mais les chapitres précédents ont mis en lumière un certain nombre de situations où les compensations versées aux victimes par l'Etat sont nettement insuffisantes. Toutefois, lorsque l'impossibilité d'imdemnisation pour certaines victimes découlent de l'épuisement de la ligne budgetaire, cela parait inacceptable et montre par là l'insuffisance même du principe. En outre, lorsque l'Etat indemnise entièrement ses victimes et se retourne par le biais de l'action recursoire pour émettre des ordres de recettes à son agent, auteur de l'accident en vue de récupérer tout ou partie des sommes qu'il a versées, l'Etat résoud un problème social en créant un autre, ce qui nous ramène à la situation de départ. L'Agent (le plus souvent des chauffeurs) à qui il est décidé de saisir à la source une partie de son salaire qui déjà est très modique ne pourra plus s'occuper financièrement de l'éducation de ses enfants ou de sa famille toute entière. Ceci lui est préjudiciable et peut-être de nature à créer de véritables problèmes sociaux dans cette famille.

L'Etat de son côté qui exerce l'action recursoire contre cet agent dans la majorité des cas ne parvient pas à récupérer entièrement les sommes qu'il a dû verser au titre de l'indemnisation ce qui, sur le plan économique lui cause des préjudices considérables. Il se retrouve avec des "trous" dans ses prévisions.

Sous l'angle juridique, l'Etat par rapport au système d'indemnisation opèré par les compagnies d'Assurance, endosse des pertes financières énormes car ne pouvant passer par la transaction amiable, il est obligé de payer de lourdes indemnités que les tribunaux allouent aux victimes. De plus, la procédure d'indemnisation de l'Etat prêche par une lourdeur remarquable.

Il ressort de tout ce qui vient d'être énoncé ici que le principe selon lequel l'Etat est son propre Assureur comporte de nombreuses faiblesses. Ces critiques loin de remettre tout le système en question permet simplement de combler certaines des lacunes constatées.

Le système en soi n'est pas mauvais, il permet de voler au secours des victimes, de leur apporter une sécurité, de les désintéresser parce que les vrais auteurs de ces accidents sont souvent insolvables. Mais il ne devient insuffisant que dans ses modalités d'application et de fonctionnement. C'est ce qui nous a amené à proposer une esquisse de solutions pouvant non pas supprimer le système, mais le corriger pour les personnes morales ne pouvant faire l'objet d'une Assurance (véhicules des Forces Armées et Police) ceci dans un souci de protection du secret logistique. Toujours pour cette catégorie, l'Etat peut faire signer des conventions intercompagnies, conventions auxquelles il peut adhérer. Ou encore il peut établir un fonds d'intervention au sein du fonds de garantie automobile pour l'indemnisation accélérée des dommages corporels.

Pour les autres catégories de véhicules (véhicules administratifs C.A), l'Etat peut s'assurer dans une formule particulière auprés des compagnies d'Assurance. Cette Assurance procurera des bénéfices inestimables aussi bien pour la société toute entière que pour le développement de l'économie nationale.

Au terme de notre étude, nous retenons que le système qui a fait l'objet de notre analyse renferme ses avantages et ses inconvénients. Ces derniers méritant d'être corrigés pour rétablir l'équilibre, l'égalité de droit pour tous les citoyens camerounais.

BIBLIOGRAPHIE

* OUVRAGES GENERAUX

. Droit Administratif français

Francis Paul Benoît

Librairie Dalloz. pages 715 à 729

. Précis de Droit Administratif

Maurice Hauriau 11e édition pages 312 à 320

. Rapport de comité d'Etude sur l'Assurance Automobile.

* Articles

. Transport et assurance.

Comment prévoir l'évolution de la demande : Intérêt de contacter une Assurance Argus.

* Colloque - Seminaire :

Seminaire sur la réassurance pool et coopération.

CASABLANCA 25 - 29 septembre 1989 B.B LAWSON. Représentant resident Bureau régional ABIDJAN.

* Décisions des tribunaux

. Arrêt n° 120/P du 16 - 6 - 1987 Ayant droits Tindo Bernadette et autres contre l'Etat du Cameroun (Ministère des Finances)

. Tribunal grande instance Kumba.

. Affaire Christopher NGWA Forteh Contre l'Etat du Cameroun (Ministère Agriculture)

. Jugement n° 18 du 9 octobre 1985

BAMBA NDEME contre Etat du Cameroun (Ministère de la Défense).

* Lois et Réglements :

. Loi n° 65/CF/9 du 22 mai 1965

Portant Assurance Automobile obligatoire.

. Ordonnance du 13 décembre 1989.

. Décret N° 65/DF/565 du 29 décembre 1965 portant application de la loi n° 65/CF/9 du 22 mai 1965 ci-dessus énoncée.

. Décret n° 74/704 du 1er aout 1974 portant réglementation de l'utilisation des véhicules administratifs.

. Arrêté N° 890006 A MINTPT du 17 mai 1989 portant immatriculation particulière des véhicules des services des P et T. (Postes et Télécommunication)

. Statut général de la Fonction Publique édition 1981

* ENQUETES :

. Ministère des Finances .

- Sous-Direction de l'exécution du Budjet.

- Service des Transports Garage Administratif .

. Ministère des Travaux Publics et des Transports

. Ministère de la Défense

- Direction des Matériels.

. Délégation Générale à la Sureté Nationale

. Direction Matériels et Finances

. Service des Transports et Garage.

ANNEXES

(2) Ces organismes délivrant, dès la souscription du contrat, une attestation d'assurance dont un décret détermine la forme et le contenu.

(3) Les victimes et ayants-droit disposent d'une action directe contre l'organisme d'assurance.

ARTICLE 5.- (1) Un décret fixe les conditions d'application de la présente loi, et notamment l'étendue de la garantie que doit comporter le contrat d'assurance, la nature, les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs.

(2) Tout contrat d'assurance souscrit dès l'entrée en vigueur de la présente loi par une personne assujettie à l'obligation instituée à l'article 1er est, nonobstant toute clause contraire, reputé comporter des garanties au moins équivalentes à celles fixées par le décret prévu à l'alinéa précédent ;

(3) Les contrats en cours ne comportant pas ces garanties doivent, à l'initiative de l'assureur, avoir été régularisés à la date d'entrée en vigueur de la présente loi, à peine pour ledit assureur d'être tenu de plein droit aux garanties fixées par le décret à l'alinéa premier ci-dessus.

ARTICLE 6.- (1) Il est créé un bureau de Tarification, de Contrôle et de Conciliation dont l'organisation et les règles de fonctionnement sont fixées par décret.

(2) Ce bureau est chargé, dans le cas où un assujetti à l'obligation d'assurance se voit, de la part d'un organisme agréé, opposer un refus ou proposer les conditions excédent le tarif normal autorisé :

(a) de statuer sur la légitimité du refus ;
(b) le cas échéant, de fixer les conditions moyennant lesquelles l'organisme est tenu de garantie.

(3) En cas de décision confirmant la légitimité du refus, le Bureau peut, pour des risques particulièrement graves, prononcer la suspension du permis de conduire pour une durée maximum de 12 mois

.../...

REPUBLIQUE FEDERALE DU CAMEROUN — PAIX - TRAVAIL - PATRIE

// O I N° 65/LF/9 DU 22 MAI 1965
portant assurance automobile obligatoi.

L'ASSEMBLEE NATIONALE FEDERALE a délibéré et adopté
LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE FEDERALE promulgue
la loi dont la teneur suit :

ARTICLE 1er.- (I) Toute personne morale ou physique doit, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques ou ses semis-remorques, être couverts par une assurance garantissant sa responsabilité civile dans les conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application.

(2) Par remorque ou semi-remorque au sens de la présente loi, il faut entendre :

(£) Les véhicules terrestres sont construits en vue d'être attelés à un véhicule terrestre à moteur et destinés au transport des personnes, des animaux ou des objets mobiliers ;

(b) Tout appareil terrestre attelé à un véhicule à moteur.

(3) En cas d'aliénation d'un véhicule assuré, l'acquereur est tenu de se conformer aux dispositions de la présente loi, nonobstant toute convention contraire.

(4) Les modalités de la liquidation des droits concernant la police d'assurance du vendeur sont fixées par décret.

ARTICLE 2.- Les dispositions de l'article premier ne sont pas applicables aux véhicules circulant sur rail.

ARTICLE 3.- (1) L'obligation d'assurance ne s'applique ni à la République Fédérale ni aux Etats Fédérés.

ARTICLE 4.- (1) Les contrats d'assurances doivent être souscrits auprès des organismes d'assurance agréées pour pratiquer au cameroun les opérations d'assurance visées à l'article 1er.

.../...

ARTICLE 5.- Le contrat d'assurance obligatoire, lorsqu'il comporte une exclusion de garantie, qui ne peut être fondée que sur l'utilisation nonconforme aux normes prévues par le constructeur ou aux textes en vigueur doit expressement mentionner que toute infraction expose son auteur aux peines prévues par l'article 8 de la loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965.

ARTICLE 6.- Le contrat d'assurance obligatoire doit être souscrit avant toute mise en circulation du véhicule, il est rédigé au choix de l'assuré en français ou en anglais et valablement passé sous seing privé.

ARTICLE 7.- La garantie obligatoire est acquise pour toute la durée du contrat quelles que soient les modalités du paiement convenues entre l'assureur et l'assuré.

ARTICLE 8.- 1) L'organisme d'assurance doit délivrer sans frais un document justificatif d'assurance pour chacun des véhicules couverts par la police.

2) Si la garantie s'applique à la fois à un véhicule à moteur et à ses remorques ou semi-remorques, un seul document justificatif peut être délivré à la condition qu'il précise le type de remorques ou semi-remorques qui peuvent être utilisés avec le véhicule ainsi que le cas échéant leur numéro d'immatriculation.

3) La présomption qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par le document justificatif pour la période mentionnée sur le document. Cette présomption subsiste au cours des deux mois qui suivent l'expiration de cette période.

ARTICLE 5.- Le document justificatif visé à l'article 8 ci-dessus est délivré immédiatement à la souscription du contrat et renouvelé lors de la reconduction du contrat, ou de sa remise en vigueur en cas de suspension.

.../...

ORDONNANCE Nº 89/005 du 13 décembre 1989 Relative à l'indemnisation des victimes d'Accident de la circulation

SECTION II

LA TRANSACTION

ARTICLE 24.-

(1) L'offre de transaction est obligatoire.

(2) Elle doit être faite par l'assureur débiteur de l'indemnisation selon les cas, soit à la victime directe, soit aux victimes par ricochet.

(3) Tous les documents relatifs à la transaction doivent mentionner clairement les bénéficiaires de l'offre.

ARTICLE 25.- Aucune instance judiciaire ne peut être engagée tant que l'offre de transaction n'a pas fait l'objet d'un refus définitif du créancier ou que le délai prévu à l'article 26 ci-dessous n'est pas écoulé.

ARTICLE 26.- (1) L'offre de transaction doit être faite dans un délai maximum de huit (8) mois à compter de l'accident.

(2) A cette fin, la victime dès consolidation de ses blessures constatées par rapport d'expert ou les ayants-droit après décès de la victime, sont tenus de faire parvenir par lettre recommandée avec accusé de réception, ou de notifier par voie extraordinaire, tous documents permettant l'évaluation de l'indemnité, notamment :

- un extrait d'acte de naissance de la victime et, le cas échéant, ceux de ses ayants-droit ;
- une copie d'une pièce d'identité de la victime ;
- un extrait d'acte de décès ;
- le jugement d'hérédité ;
- le certificat de vie des ayants-droit ;
- les pièces justificatives de salaires ou de gains professionnels de la victime, ou tout autre revenu de la victime ;
- une copie de rapports médicaux.

(3) L'offre comprend tous les éléments du préjudice indemnisable. Cependant, si la consolidation de l'état de la victime n'est pas intervenue dans le délai de 8 mois, l'offre de transaction devra être faite dans les deux (2) mois suivant la notification de celle-ci.

.../...

ARTICLE 27.- (1) En cas de pluralité d'assureurs, l'offre est faite par celui qui assure le véhicule dans lequel la victime directe était transportée ou qui est rentré en contact direct avec cette dernière.

(2) Si, en raison des dispositions de l'alinéa précédent, plusieurs assureurs sont tenus de faire l'offre, ils conviennent de celui qui en sera chargé pour le compte commun et lui consentent à cet effet les plus larges pouvoirs.

ARTICLE 28.- (1) A l'occasion de sa première correspondance avec la victime, l'assureur est tenu, à peine de nullité relative de la transaction qui pourrait intervenir, d'informer la victime qu'elle peut obtenir de sa part, sur simple demande, la copie du procès-verbal d'enquête de police ou de gendarmerie et de lui rappeler qu'elle peut à son libre choix se faire assister d'un avocat et, en cas d'examen médical, d'un médecin.

(2) Tout créancier peut également présenter une offre de transaction au débiteur d'indemnisation en même temps qu'il met à sa disposition les pièces justificatives nécessaires.

ARTICLE 29.- (1) Dans le cas de blessures, la victime doit remettre à l'assureur :

a) le certificat médical initial établi dès la survenance de l'accident. Ce certificat décrit la nature, l'étendue des lésions constatées ainsi que la durée probable de l'incapacité temporaire de travail ;

b) éventuellement le certificat médical de prolongation ;

c) le certificat médical final de guérison ou de consolidation.

(2) Le certificat médical doit mentionner le taux d'incapacité permanente, ainsi que la qualification du pretium doloris et, le cas échéant, du préjudice esthétique.

(3) Ce certificat médical doit également caractériser la consolidation par référence aux cas suivants :

a) consolidation simple, sans réserves ;

b) consolidation avec reprise d'activité, accompagnée de réserves ;

c) consolidation sans reprise d'activité possible, accompagnée de réserves ;

.../...

d) consolidation avec ou sans reprise d'activité, accompagnée de réserves importantes.

(4) Les mêmes mentions doivent figurer sur les rapports médicaux visés aux articles 30 et 31 ci-dessous.

ARTICLE 30.- L'assureur conserve la faculté de faire examiner à ses frais la victime par un expert qu'il désigne, lequel établit un rapport.

ARTICLE 31.- (1) Si la victime conteste les conclusions de l'expert de l'assureur, un tiers expert est désigné d'accord parties.

Le rapport du tiers expert, qui constitue une base légale et certaine de l'évaluation des préjudices, ne peut être remis en cause par l'une ou l'autre des parties.

(2) Le tiers expert est rémunéré par les deux parties.

(3) En cas de désaccord sur le tiers expert à désigner, chaque partie désigne le sien. Les deux experts ainsi choisis établissent un seul et même rapport. Dans ce cas, chaque partie rémunère l'expert désigné par ses soins.

ARTICLE 32.- (1) Une fois les informations nécessaires données au débiteur d'indemnisation, le créancier peut se faire représenter pour la conclusion de la transaction.

(2) Le débiteur d'indemnisation doit soumettre au juge des tutelles compétent, pour autorisation, tout projet de transaction concernant un mineur ou un majeur en tutelle. Il doit également donner son avis, sans formalité, au juge des tutelles, quinze (15) jours au moins à l'avance du paiement de toute somme devant être versée à titre d'indemnité au représentant légal de la personne protégée.

(3) Le paiement qui n'a pas été précédé de l'avis visé à l'alinéa précédent, ou la transaction qui n'a pas été autorisée, peuvent être annulés à la demande de tout intéressé ou du Ministère Public, à l'exception de l'assureur.

(4) Toute clause par laquelle le représentant légal se porte fort de la ratification par le mineur ou le majeur en tutelle, de l'un des actes mentionnés à l'alinéa 2 ci-dessus, est nulle et de nul effet.

.../...

ARTICLE 33.- (1) Le créancier peut, par lettre recommandée, avec demande d'avis de réception, dénoncer la transaction dans les quinze (15) jours de sa conclusion.

(2) Toute clause de la transaction par laquelle le créancier abandonne son droit de dénonciation est nulle.

(3) Cette règle doit être reproduite en caractères très apparents dans l'offre de transaction et dans la transaction, à peine de nullité relative de cette dernière.

ARTICLE 34.- En l'absence de dénonciation, le paiement des sommes convenues doit intervenir dans le délai d'un (1) mois à compter du protocole d'accord. Dans le cas contraire, les sommes non versées produisent de plein droit intérêts au taux annuel de la BEAC.

ARTICLE 35.- La transaction ne peut être remise en cause de quelque manière que ce soit, sauf en cas d'aggravation de l'état de la victime, à la condition que la consolidation ait fait l'objet des réserves prévues à l'avant-dernier alinéa de l'article 29 ci-dessus.

ARTICLE 36.- (1) En cas de non paiement par le débiteur d'indemnisation, de tout ou partie d'une créance certaine et liquide, due conformément aux dispositions de la présente ordonnance, les bénéficiaires peuvent obtenir des dommages-intérêts dans la limite des sommes indûment retenues.

(2) L'action en dommages-intérêts ne peut avoir lieu que trois mois après la signature de la transaction.

ARTICLE 37.- (1) Le débiteur d'indemnisation qui ne procède pas en tout ou en partie, dans le délai imparti, au paiement de l'indemnisation due, que les faits soient constatés dans le cadre d'un contrôle ou sur une réclamation du bénéficiaire, peut écoper une amende de 500.000 FCFA à 2 millions de FCFA dans les conditions fixées par voie réglementaire.

(2) L'amende administrative est recouvrée comme en matière d'enrégistrement.

.../...

SECTION III
LES INSTANCES JUDICIAIRES

ARTICLE 38.- (1) La procédure de transaction ne fait pas obstacle à la mise en mouvement de l'action publique. En prévision d'une éventuelle constitution de partie civile du créancier, le Ministère Public doit citer en intervention l'assureur du prévenu.

(2) Dans les conditions prévues par la présente ordonnance, le créancier peut exercer l'action directe contre l'assureur.

ARTICLE 39.- (1) La juridiction civile peut-être saisie :

- en cas de difficulté dans l'application d'une transaction conclue ;
- en cas d'échec de la procédure de transaction ou à l'expiration du délai de 8 mois prévu à l'article 26.

(2) Dans ce dernier cas, la demande d'indemnisation ne pourra être portée devant la juridiction pénale tant que celle-ci n'a pas statué au fond sur l'action publique.

ARTICLE 40.- En cas de poursuites exercées pour homicide ou blessures involontaires, la juridiction pénale saisie qui prononce une relaxe demeure compétente, sur la demande de la partie civile formulée avant la clôture des débats, pour accorder réparation des dommages résultant des faits objet de la poursuite.

SECTION IV
PRESCRIPTIONS

ARTICLE 41.- (1) Sont prescrites, toutes actions en dommages-intérêts non intentées devant le tribunal compétent dans un délai de trois (3) ans suivant la date de la lettre de refus d'indemnisation du débiteur, ou de la lettre de rejet, par la victime ou ses ayants-droit, de l'offre d'indemnisation faite par le débiteur d'indemnité.

(2) Sont également prescrites toutes actions en révision d'indemnisation non intentées devant le tribunal compétent dans un délai d'un (1) an suivant la date de la lettre de refus d'indemnisation du débiteur ou de la lettre de rejet, par la victime ou ses ayants-droit, de l'offre d'indemnisation par ce même débiteur.

.../...

EXTRAIT DE LA LOI DES FINANCES

N° 61-11 du 14 Juin 1961 pour
l'Exercice Budgétaire 1961/1962.

-o-o-o-o-o-o-o-

VU la Constitution du 4 Mars 1960 ;
L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté ;
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit ;

.....

DISPOSITIONS SPECIALES

Article vingt et un LF/61/62.- Les objets et matériels appartenant à l'Etat et qui seront perdus ou détériorés en totalité ou en partie par les détenteurs ou par les utilisateurs, à l'occasion du Service ou hors du Service feront l'objet d'une imputation en valeur sur la rémunération le salaire ou le traitement des intéressés.

Cette imputation ne peut être écartée que si les intéressés prouvent que les pertes ou les détériorations ne résultent pas d'un défaut de soins ou de prévoyance de leur part.

Eventuellement, une sanction disciplinaire pourra être prise à l'encontre de ces agents indépendamment de l'imputation en valeur prévue ci-dessus.

Les présentes dispositions sont applicables à tous les agents de l'Etat, quel que soit leur mode de rémunération, leur statut, leur grade, leur fonction et leur qualité.

Des décrets pris en conseil des ministres fixeront, si besoin, les modalités d'application du présent article.-

.....

DECRET N° 74/704 DU 1ER AOUT 1974

portant réglementation :

- de l'utilisation des véhicules administratifs ;
- de l'octroi d'avance aux fonctionnaires et agents de l'Etat pour acquisition de véhicules ;
- des conditions de participation de l'Etat aux dépenses d'entretien des véhicules de certains fonctionnaires.

Article 9.- En application des dispositions de l'article 21/LF/61/62 de la loi des Finances n° 61-11 du 11 Juin 1961, les frais de réparation des véhicules administratifs sont supportés par les agents de l'Etat responsables des dégâts constatés.

Il en est de même de la responsabilité civile en cas de faute personnelle imputable aux intéressés./-

MINISTERE DES FINANCES

REPUBLIQUE DU CAMEROUN
PAIX - TRAVAIL - PATRIE

DECISION N°_____/MINFI/DAG/SDAG/ST/BC

Portant autorisation de paiement de la somme de..... francs en faveur de.....
..... représentant.....
.....

/_E MINISTRE DES FINANCES ;

VU la Constitution ;
VU la Loi des Finances n°87/001 du 1er Juillet 1987 exercice 1987/1988 ;
VU le Décret n°86/1399 du 21 Novembre 1986 portant réorganisation du Gouvernement de la République du Cameroun ;
VU le Décret n° 86/1404 du 21 Novembre 1986 portant nomination des Membres du Gouvernement de la République du Cameroun, modifié par le décret n°87/1827 du 4 décembre 1987 ;
VU le Décret n°84/1105 du 25 Août 1984 portant réorganisation du Ministère des Finances ;
VU les conclusions sur les responsabilités encourues dans la survenance de cet accident de circulation ;
VU .....
VU .....
.....

ATTENDU que l'Administration est civilement responsable des dommages causés aux tiers du faits de ses préposés dans l'exercice de leurs fonctions

D E C I D E :

ARTICLE 1er.- Est autorisé le paiement à la charge du Budget de la République du Cameroun, Exercice 1987/1988, Chapitre 65-303-012 en faveur de.....
.....de la somme de.....
Francs(.....) représentant le
..... à la suite de l'accident de circulation
survenu le.....

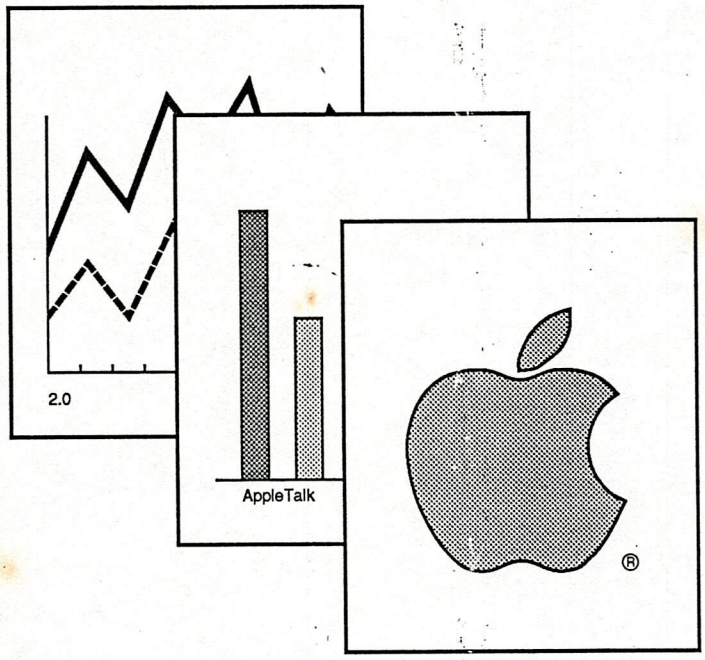
ARTICLE 2.- Le paiement de cette somme sera effectué par les soins du Ministère des Finances par.....
.....

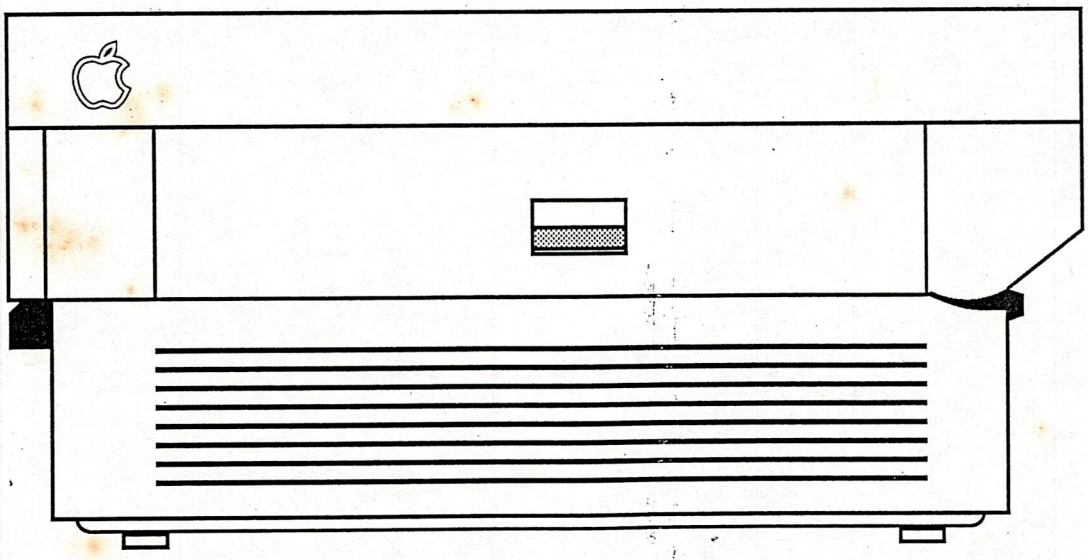
Un Ordre de recette d'un égal montant sera émis à l'encontre de
..... chauffeur administratif responsable Matricule.....
COMPTABLE CHARGE DU PAIEMENT : Monsieur le Directeur du Trésor à Yaoundé
ARTICLE 3.-La présente décision sera enregistrée et communiquée partout où besoin sera./-

AMPLIATIONS
- MINFI/ST (1)
- MINFI/AG (2)
- INTERESSE (E) (1)
- ARCHIVES (3)
- CHRONO./- (1)

YAOUNDE, Le

Le Chevalier d'Or





64825