

Institut International des Assurances

CYCLE SUPERIEUR B.P. 1575 YAOUNDE

EVOLUTION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU CAMEROUN

MÉMOIRE DE FIN D'ÉTUDES

PRÉPARÉ EN VUE DE L'OBTENTION DU
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES

PRESENTE PAR : Mme BIKINDOU Barbe
Etudiante, 6è Promotion 1982-1984
Cycle Supérieur de l'Institut
International des Assurances

Sous la Direction de :
M. MEVOA ANGONI Ernest
Courtier d'Assurances

JUIN 1984

Qu'il me soit permis d'adresser mes plus sincères félicitations à la Direction de l'Institut International des Assurances (I.I.A) pour avoir permis en fin de cycle une réflexion sur les problèmes d'assurance à tous les stagiaires.

Je voudrais également adresser mes plus vifs remerciements à Monsieur MEVOA, courtier d'assurances pour la constante sollicitude qu'il n'a cessé de me témoigner ne m'épargnant point ses conseils et guidant avec bonheur mes recherches.

Mes remerciements vont également à Monsieur BILE, Directeur adjoint du Contrôle des Assurances pour sa disponibilité permanente malgré les tâches écrasantes inhérentes à ses fonctions.

Que Monsieur LEVODO NOMO Adalbert, chef de bureau du Contrôle et tous ceux qui m'ont aidée de près ou de loin trouvent ici l'assurance de ma plus profonde gratitude.

L'EVOLUTION DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU CAMEROUN

INTRODUCTION

Ière partie : Croissance économique du Cameroun et Développement de l'assurance automobile

IIe partie : Evolution de la Branche automobile

Chapitre I : Analyse des résultats techniques

Chapitre II : Causes du déficit de l'assurance automobile

I. Causes humaines

II. Causes matérielles

- l'état d'entretien des véhicules

- l'évolution du parc automobile

- l'infrastructure routière

III. Autres causes

Au niveau des pouvoirs publics

- l'insuffisance du tarif automobile

Au niveau des juridictions

- le système de réparation intégrale du préjudice corporel et du préjudice né de la mort de la victime.

IIIe partie : Essais de solution

Chapitre I : Les mesures de redressement

I. Amélioration du réseau routier

II. Campagne nationale de prévention routière

III. Lutte contre la délivrance frauduleuse du permis de conduire et des certificats de visites techniques

IV. Extension des visites techniques à tous les véhicules

V. Révalorisation des tarifs

VI. Limitation des frais de gestion et des taux de commissionnement

CONCLUSION

ABREVIATIONS

C.I.C.A.	Conférence Internationale des Contrôles des Assurances
A.M.A.C.A.M.	Assurances Mutuelles Agricoles du Cameroun
S.O.C.A.R.	Société Camerounaise d'Assurance
F.G.A.	Fonds de Garantie Automobile

Titre
- p. 4 -
- 2 -
*Remarque glé : Les données des informations sources ex. p. 5-6-
s. autres qui présentent le travail en 2 parties, en fusionnant les deu
tires... 7-*

INTRODUCTION

Avant les indépendances et même quelques années après, aucun des Etats africains ne pouvaient se prévaloir d'un véritable marché d'assurance. Avec la création de la Conférence Internationale des Contrôles des Assurances (CICA) en 1962 et sa restructuration en 1973, les Etats africains signataires de cette Convention ont pris conscience de la nécessité pour le développement de leurs économies de créer de véritables marchés nationaux de l'assurance. Sous l'impulsion de la CICA, priorité a été donnée à la tâche de constitution et de développement des marchés.

Le marché camerounais d'assurance occupe la 2ème place après celui de la Côte d'Ivoire au sein de la CICA. La branche automobile représente plus de la moitié du chiffre d'affaires réalisé par les compagnies d'assurances camerounaises. Cette prédominance de l'assurance automobile sur les autres branches s'explique par des considérations d'ordre juridique. En effet, l'assurance automobile a été rendue obligatoire par la loi n° 65.LF/9 du 22 Mai 1965. L'article 1er de cette loi dispose :

"Toute personne morale ou physique doit, pour faire circuler un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses 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".

En outre, en vue de permettre à tout propriétaire de véhicules terrestres à moteur de remplir cette obligation d'assurance, il a été créé un Bureau Central de Tarification, de Contrôle et de Conciliation qui connaît des litiges ayant trait à tout refus d'assurer. L'article 6 alinéa 2 de la loi n° 65/LF/3 du 22 Mai 1965 stipule :

"Ce bureau est chargé, dans le cas où l'assujetti à l'obligation d'assurance se voit de la part d'un organisme agréé, opposer un refus ou proposer des conditions excédant 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 garantir."

L'assurance automobile obligatoire a pour but de résoudre un problème social : protéger les victimes des accidents de la route dont le nombre n'a cessé d'augmenter avec la révolution industrielle. Elle a apporté une solution à l'indemnisation des victimes lorsque l'auteur responsable est insolvable ou inconnu avec la création du Fonds de Garantie Automobile (FGA) par la loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965.

Les indemnités versées par le Fonds de Garantie Automobile sont dues aux victimes d'accidents corporels dans les conditions ci-après :

- l'accident doit être survenu sur le territoire de la République du Cameroun ;
- les victimes ou leurs ayants droit doivent être Camerounais ou être domicilié au Cameroun ou ressortissants d'un Etat ayant conclu des accords de réciprocité avec le Cameroun. Les indemnités doivent résulter soit d'une décision judiciaire exécutoire opposable au Fonds de Garantie soit d'une transaction ayant reçu son agrément.

En dehors des raisons d'ordre juridique, l'expansion de l'assurance automobile tient également à des considérations d'ordre économique. En effet, malgré une conjoncture internationale qui n'est pas toujours favorable aux pays en voie de développement, le niveau de vie du Camerounais moyen et son pouvoir d'achat n'ont cessé d'augmenter compte tenu de l'essor économique du Cameroun.

Ière PARTIE : CROISSANCE ECONOMIQUE DU CAMEROUN ET
DEVELOPPEMENT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Malgré les turbulences internationales dans un monde marqué par les désordres monétaires et caractérisé par une réelle crise de confiance entre, d'une part, les pays jeunes de plus en plus abandonnés à eux-mêmes et, d'autre part, les institutions financières de plus en plus exigeantes, il est encourageant de constater que l'économie camerounaise se maintient à un bon niveau, enregistrant même l'un des meilleurs taux de croissance du Tiers Monde.

Les raisons de cette bonne image de marque du Cameroun résident d'abord et avant tout :

- en la stabilité et la maturité politique du pays
- au sérieux et à l'efficacité de son administration ainsi qu'à son attachement à la coopération internationale.

Ces raisons tiennent ensuite et surtout à la gestion qui caractérise la politique financière et monétaire du pays qui, bien que jugée trop prudente, reste de mise, tout en appelant encore plus de rigueur particulièrement en cette période d'incertitude dans l'économie mondiale.

L'expérience camerounaise dans la mise en oeuvre de sa politique économique peut être appréciée à travers les performances économiques du pays. C'est ainsi qu'au cours de la première décennie après les indépendances, grâce à la stabilité de l'économie internationale axée sur une expansion soutenue et une inflation relativement stable, le Cameroun a connu une expansion d'en moyenne 11 % en termes réels. Avec les troubles monétaires et les divers chocs pétroliers des années 70, la croissance en termes réels a pu cependant se maintenir à 4 % en moyenne par an. Le Cameroun a su tirer le meilleur parti de ses ressources, qu'il s'agisse de l'agriculture ou du sous-sol. L'industrie prend corps. Le pétrole vient consolider les acquis. Le tableau des données de base ci-après permet d'avoir une image de la croissance économique du Cameroun des années 1975/76 aux années 1981/82.

DONNEES DE BASE

Superficie 475 000 Km²

	1975/76	1976/77	1977/78	1978/79	1979/80	1980/81	1981/82
Population totale (1000 hbts)	7 615	7 802	7 973	8 176	8 386	8 604	8 828
PIB aux prix du marché *	657,3	789,9	968,1	1 135,4	1 356,2	1 699,8	2 037,5
Evolution annuelle du PIB en %	-	+ 20,2	+ 22,6	+ 17,3	+ 19,4	+ 25,3	+ 20,0
PIB/tête (en FCFA courant)	86 315	101 237	121 423	138 870	161 722	197 565	230 798
Revenu national disponible *	588,9	715,6	878,8	1 026,1	1 217,2	1 501,7	1 778,8
Revenu national au prix du marché *	583,2	709,5	871,9	1 024,4	1 223,8	1 532,6	1 832,0
Revenu national par tête (en FCFA courant)	77 000	91 000	109 000	125 000	146 000	178 130	208 000

(* en milliards de francs CFA)

La croissance économique ou rythme d'enrichissement d'une nation étant mesurée par l'évolution du produit intérieur brut (P.I.B), l'examen du tableau des données de base ci-dessus nous permet de constater qu'en 1981/82, le produit intérieur brut au prix du marché a atteint 2 037,5 milliards de francs CFA contre 1 699,8 milliards en 1980/81 ce qui représente un taux de croissance de 20,0 %.

Ainsi, malgré une conjoncture économique internationale défavorable, l'économie camerounaise a réussi à hisser son taux de croissance à 20 % ce qui, compte tenu du niveau général des prix, représente une progression réelle de l'ordre de 6,5 %.

Quant au produit intérieur brut par tête, il s'élève à 230.798 FCFA courants en 1981/82 contre 197.565 FCFA l'année précédente (+ 16,8%) et 161.722 FCFA en 1979/80. Le PIB/tête qui était de 101.237 FCFA en 1976/77 a donc été multiplié par 2,3 en 5 ans.

Le revenu national par tête est passé de 77.000 FCFA courants en 1975/76 à 208.000 FCFA courants en 1981/82 soit un taux de croissance annuel moyen de 18 %.

Il en résulte comme on pourra l'apprécier en parcourant le tableau indiqué plus loin une croissance du parc automobile du fait que les camerounais même moyens peuvent s'offrir des véhicules pour leurs déplacements privés et pour leurs affaires en relation avec leur pouvoir d'achat.

S'agissant du sujet qui nous préoccupe et objet de ce mémoire, il y a lieu de noter que le développement du parc automobile et corrélativement l'évolution de l'assurance automobile ne se fait pas sans poser des problèmes : problèmes liés à l'intensité du trafic entraînant des accidents de plus en plus nombreux. Les causes de ces accidents peuvent se résumer principalement au manque de maîtrise des conducteurs, à l'état des véhicules et au niveau du développement des infrastructures routières.

L'analyse qui va suivre de l'évolution de l'assurance automobile va permettre de relever un certain déséquilibre au point de la maintenir dans un déficit quasi permanent. Les causes de ce déséquilibre ne sont pas seulement humaines et matérielles. Ce déficit est également dû au niveau insuffisant du tarif de l'assurance automobile par rapport au montant croissant des sinistres payés, de même qu'au système de réparation intégrale du préjudice corporel appliqué par les tribunaux.

IIe PARTIE : L'EVOLUTION DE LA BRANCHE AUTOMOBILE

Au niveau du marché camerounais de l'assurance, l'importance de la branche automobile est évidente. Ainsi l'AMACAM (Assurances Mutuelles Agricoles du Cameroun) qui occupe la 2ème place sur le marché détient un portefeuille dominé par l'assurance automobile.

Comment s'explique cette importance du recours à l'automobile pour le déplacement des biens et des personnes ?

Ceci s'explique par le fait que les déplacements de personnes et les transports de marchandises sont largement tributaires de véhicules automobiles et aussi parce que l'assurance de la responsabilité civile est obligatoire.

Pour mieux apprécier la place de l'automobile, il aurait fallu faire un rapprochement avec les autres moyens de transport (air - chemin de fer ...) en faisant apparaître leurs limites, par ex.

CHAPITRE I : ANALYSE DES RESULTATS TECHNIQUES

Résultats globaux de la branche automobile 1977 - 1981

ANNEES	PRIMES EMISES	PRIMES ACQUISES	SINISTRES A CHARGE	TAUX DE SINISTRES AUX PRIMES ACQUISES
1977	4 469 254 274	4 217 925 469	3 606 316 367	85 %
1978	5 750 532 548	5 550 679 848	4 762 665 324	85 %
1979	5 866 534 996	5 610 076 974	4 709 335 306	83 %
1980	6 933 006 677	6 219 466 560	6 670 248 105	107 %
1981	8 295 534 453	7 468 932 434	6 154 667 320	82 %
1982	10 149 952 383	9 548 730 444	6 883 164 304	72 %

De 85 % en 1977, le taux de sinistres aux primes acquises est tombé à 72 % en 1982, soit une légère amélioration des résultats techniques.

Ce tableau ne permet pas de situer l'origine du déséquilibre constaté compte tenu du fait que les résultats ne sont pas ventilés par sous catégories. Néanmoins, en se fondant sur les résultats de la branche automobile réalisés par la SOCAR qui occupe le 1er rang sur le marché camerounais de l'assurance et qui constitue de ce fait un échantillon représentatif, on peut établir que le déficit est dû essentiellement à la garantie responsabilité civile qui représente 65,43 % des sinistres aux primes acquises alors que la garantie dommages aux véhicules a enregistré un taux de 43,60 % et les autres risques 31,77 %. Au premier abord, les causes du déficit sont humaines et matérielles.

CHAPITRE II : CAUSES DU DEFICIT DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

I.- Causes humaines

Le non respect de la réglementation du Code de la Route est à la base de nombreux accidents tant corporels que matériels.

Le démarrage.- Dans la plupart des cas, les conducteurs en général et les chauffeurs de taxis en particulier après un arrêt ou un stationnement reprennent leur place dans la circulation sans tenir compte des autres usagers de la route.

Outre le démarrage qui est une cause de nombreux accidents de circulation, il faut signaler les croisements souvent mal effectués mettant ainsi la vie de nombreux passagers en danger en cas de collision.

En ce qui concerne les dépassements, ceux-ci doivent s'effectuer à gauche à l'exception de certains cas limitativement prévus par le Code de la Route. Ce principe est très mal assimilé et fait l'objet d'une utilisation perverse qui va jusqu'au dépassement à droite dans tous les cas.

Quant à l'excès de vitesse, il reste la cause principale des accidents de la route sans oublier l'imprudence des piétons.

II.- Causes matérielles

Tout individu peut voir sa responsabilité engagée du fait de sa faute personnelle (article 1382 cc.), de sa négligence ou de son imprudence (article 1383 cc.). Hormis ces 2 cas, on est également responsable du dommage causé par les choses dont on a la garde (article 1384 alinéa 1er cc). Par conséquent, le gardien est aussi bien responsable de l'état d'entretien du véhicule automobile que de tous les dommages causés par ce véhicule à l'occasion de la circulation.

- L'état d'entretien des véhicules

Tout véhicule doit présenter pour ses usagers une sécurité suffisante. A cet effet, les constructeurs sont obligés de respecter de nombreuses prescriptions permettant d'apprécier les responsabilités en cas d'accident. Ces dispositions ne peuvent présenter un intérêt que dans la mesure où les usagers remplissent régulièrement leurs obligations en faisant effectuer des visites techniques sur les organes vitaux de leurs véhicules. Malheureusement, dans la plupart des cas ces mesures de prévention ne sont pas respectées. En 1981, dans les centres urbains, 6 accidents ont été provoqués par un freinage insuffisant ou freins défectueux. Il est certain qu'au fil des années, les accidents dûs à l'état défectueux des véhicules vont s'accroître compte tenu de la croissance du parc automobile.

L'évolution du parc automobile

	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982
Ensemble	15 546	13 494	17 537	21 603	21 437	23 595	23 229	25 945

Au Cameroun, comme le montre le tableau ci-dessus, le parc automobile a enregistré une croissance de 66,89 % entre 1975 et 1982, ce qui peut présager d'une augmentation du nombre d'accidents si des mesures préventives ne sont pas prescrites.

Plus que les véhicules de tourisme, les véhicules de transport public de voyageurs ou de marchandises devraient être sanctionnés plus sévèrement en cas d'inobservation des prescriptions compte tenu de leur sinistralité élevée. Malheureusement, certains automobilistes consciemment ou inconsciemment échappent à cette obligation en se faisant délivrer des certificats de visite technique après un contrôle de complaisance.

- Infrastructure routière

Si l'infrastructure routière s'est sensiblement améliorée ces dernières années au Cameroun, elle n'est pas encore satisfaisante. En outre, le défaut d'entretien des routes après leur construction pose le problème de l'éternel recommencement.

Quant à la signalisation routière par panneaux, elle est déficiente en ville et presque inexistante dans les quartiers périphériques. En 1982, 83 accidents dont 8 mortels ont été causés du fait du mauvais état de la chaussée et de l'absence de signalisation.

Enfin, outre le comportement de la population et les causes matérielles, le déficit de la branche automobile peut être recherché au niveau des pouvoirs publics et des juridictions.

III.- Autres causes

A/- Au niveau des pouvoirs publics

- L'insuffisance du tarif automobile

Le tarif de la garantie responsabilité civile est insuffisant dans la mesure où il a subi peu de relèvements alors que la conjoncture

économique inflationniste aidant, les prix n'ont cessé de monter. Cette attitude des pouvoirs publics tendant à maintenir constant les primes afin de protéger le revenu déjà faible de la majorité des assurés contribue à accentuer le déséquilibre de l'assurance automobile d'autant plus que les tribunaux ont tendance à allouer aux victimes et aux ayants droit des indemnités exagérées en réparation des dommages corporels et du préjudice né de la mort de la victime.

B/- Au niveau des juridictions

- Le système de réparation intégrale du préjudice corporel et du préjudice né de la mort de la victime

I. Quelques principes

1/- Les caractères du préjudice réparable

Pour être réparable, le préjudice doit être actuel, direct et certain.

Le préjudice doit être certain. Il n'est pas tenu compte de l'éventualité d'une aggravation ultérieure de l'état de la victime pour la détermination de l'indemnité.

Le préjudice doit être direct. Il doit exister une relation de cause à effet entre la faute et le dommage. Ainsi, la victime d'un accident ne peut y rattacher les malheurs, revers et déceptions ultérieures.

Le préjudice doit être certain. Il ne doit pas être éventuel.

2/- La réparation du dommage doit être indépendante de la situation de son auteur

Dans la pratique, ce principe est souvent méconnu. L'existence d'un assureur derrière l'auteur responsable influence fortement les juges souverains dans l'appréciation des préjudices. Ceux-ci en effet ont

pris l'habitude d'attribuer des indemnités de plus en plus élevées aux victimes.

Fidèle au Code civil français, le législateur camerounais a cherché à rétablir aussi exactement que possible la victime dans ses droits en essayant de la remettre dans la situation qui était la sienne avant l'accident.

II. Evaluation des préjudices corporels

"Le préjudice corporel est celui qui résulte des dommages éprouvés par un individu dans son intégrité".

Il est nécessaire de distinguer les préjudices patrimoniaux des préjudices extra patrimoniaux.

A/- Les préjudices patrimoniaux

Ce sont les préjudices qui diminuent le patrimoine du blessé en provoquant soit un manque à gagner, soit une perte. Il s'agit de l'incapacité temporaire, des frais de traitement et de l'incapacité permanente.

L'incapacité temporaire

La victime d'un accident exerçant une activité manuelle ou intellectuelle se trouve dans ce cas dans l'obligation d'interrompre son travail pour une durée plus ou moins longue. Elle sera donc privée d'une partie ou de la totalité de ses gains.

La victime exerçant un métier salarié peut faire facilement la preuve du gain perdu en se faisant remettre par son employeur l'état de ses rémunérations pour la période précédant immédiatement l'accident.

Si par contre la victime exerce une profession non salariée, il est généralement tenu compte des déclarations fiscales de l'intéressé. Pour les inactifs, la jurisprudence accorde une indemnité forfaitaire parfois basée sur le SMIG.

Les frais de traitement

La victime a droit au remboursement de tous les frais exposés pour sa guérison ou pour l'amélioration de son état.

L'incapacité permanente

C'est la réduction définitive de la capacité de l'individu. Le taux de l'incapacité est déterminé entre le médecin traitant et le médecin conseil en fonction du barème Mayet qui prévoit des fourchettes pour chaque lésion. Ce taux est fixé à la consolidation.

a) Répartition de l'incapacité permanente

2 méthodes principales sont utilisées :

1°/- La méthode mathématique

Elle consiste à calculer une rente en fonction du salaire annuel et du taux d'incapacité de la victime.

Cette méthode est arbitraire car le plus souvent, l'incapacité n'a pas soit d'incidence financière pour la victime, soit que cette incidence existe mais dans des proportions qui ne correspondent pas au degré d'invalidité.

2°/- La méthode de "calcul au point"

L'indemnité réparatrice de l'invalidité permanente est calculée en fonction d'une certaine valeur du point et du taux d'invalidité permanente. Les tribunaux modifient la valeur du point suivant l'âge

la situation de la victime, absence ou existence d'une incidence de l'invalidité sur l'activité professionnelle, la gravité de l'incapacité permanente.

La méthode du calcul au point est plus juste. Elle institue une égalité entre les victimes selon la gravité de l'incapacité.

B/- Les préjudices extra patrimoniaux

Il s'agit d'une atteinte purement morale sans aucune incidence économique.

a) Le pretium doloris

C'est l'indemnisation qui se mesure à travers les souffrances physiques ressenties à la suite des blessures que la victime a subies et les soins plus ou moins douloureux reçus. Les médecins l'apprécient à travers une échelle de qualificatifs : nul, très léger, modéré, moyen, assez important, important ou très important.

b) Le préjudice esthétique

L'importance de l'indemnité est fonction des lésions subies, de l'âge, du sexe et de la situation sociale et professionnelle de la victime. Les médecins affectent le préjudice esthétique des mêmes qualificatifs que le pretium doloris.

c) Le préjudice d'agrément

C'est la privation partielle ou totale de certains plaisirs légitimes. Ce préjudice se négocie au coup par coup.

C/- Le préjudice né de la mort de la victime

En cas de décès de la victime, les ayants droit subissent un préjudice matériel que l'auteur responsable de l'accident a l'obligation de réparer.

1/- Réparation du préjudice matériel subi par les ayants droit

Les ayants droit doivent justifier d'un intérêt légitime protégé par la loi. Il en est ainsi du conjoint survivant, des enfants.

2/- Réparation du préjudice moral

Le préjudice moral est la souffrance ressentie à la suite de la mort d'un être cher. Il s'agit d'un dommage purement subjectif qui fait l'objet de **vives** controverses. Pour la majorité des auteurs, la **douleur** d'avoir perdu un être cher ne peut être monnayée.

La jurisprudence pour sa part admet largement la réparation du préjudice moral lorsque les demandeurs justifient d'un lien réel d'affection.

La description des techniques utilisées en droit commun démontre l'absence de bases objectives de la fixation de l'indemnité en matière de dommages corporels. Le magistrat africain ne semble pas être disposé à reconsidérer ce système d'indemnisation.

Par contre, certains efforts ont été fournis par les pouvoirs publics pour tenter d'améliorer les résultats de l'assurance automobile.

IIIe PARTIE : ESSAIS DE SOLUTIONS

CHAPITRE I : LES MESURES DE REDRESSEMENT

La situation dégradée de l'assurance automobile a amené les autorités africaines à faire des recommandations, aussi bien au niveau des conférences internationales qu'au niveau des réunions nationales.

C'est ainsi qu'au Cameroun, on est à la phase de concrétisation.

Quel est le vers qui l'on peut attendre d'une amélioration du réseau routier.

I.- L'amélioration du réseau routier

En vue d'améliorer l'état catastrophique des routes, un programme de réfection a été établi pour les chaussées bitumées et la construction de plusieurs axes à travers tout le territoire camerounais. A cet effet, le Ministère de l'Equipement a institué une nouvelle organisation d'entretien routier :

- l'entretien des routes en terre et bitumées
- l'entretien et la réparation des ouvrages d'art

Le réseau routier dans son ensemble complète avantageusement le réseau ferroviaire. Il comporte actuellement près de 65.000 km de routes et pistes diverses dont 18.000 km de routes principales et 2.500 km de route bitumées, contre respectivement 6.000 km de routes principales et 500 km de routes bitumées en 1960.

II.- Campagne nationale de prévention routière

Faire reculer le nombre d'accidents de la circulation et familiariser les usagers de la route avec la réglementation en vigueur sont les objectifs de la campagne nationale sur la prévention routière lancée par le Ministère des Transports et qui sera menée de concert avec la firme DHV ingénieurs conseils des Pays Bas avec laquelle le gouvernement a passé un marché.

Ce programme de prévention routière prévoit :

- la confection d'une brochure illustrée contenant les principes et les règles fondamentaux du Code de la Route ;
- la préparation et le lancement d'un programme de campagnes publicitaires à l'échelle nationale ;
- la formation et le recyclage des instructeurs de la prévention routière.

Des équipements nécessaires et des services seront fournis en vue de l'application des dispositions du Code de la route. Quant au programme d'actions, il sera basé sur des campagnes mensuelles. Les services de police et de gendarmerie effectueront des contrôles effectifs spécifiques de la circulation en suivant le thème mensuel.

La prévention routière constitue une solution face au déséquilibre de la branche automobile mais elle n'est pas unique, la lutte contre la délivrance frauduleuse des permis de conduire en est une autre.

III.- Lutte contre la délivrance frauduleuse des permis de conduire et des certificats de visite technique

En Europe aussi bien qu'en Afrique, l'automobile n'est plus un luxe mais une nécessité. Néanmoins tout le monde ne peut être autorisé à conduire un véhicule, il faut remplir certaines conditions.

Le conducteur doit savoir manier sa machine avec intelligence et prudence pour la vie de la mécanique d'une part, pour sa propre sécurité et celle des tiers d'autre part. Aussi, le législateur a estimé indispensable que les véhicules à traction mécanique soient conduits par des personnes dont l'aptitude à le faire est reconnue officiellement. Cette aptitude est matérialisée par un document appelé permis de conduire. L'âge minimum pour son obtention est 18 ans. Un examen médical est nécessaire pour certains permis.

Quant à l'examen technique probatoire, il comporte une épreuve théorique portant sur la connaissance des règlements relatifs à la circulation et une épreuve pratique.

Ces prescriptions ne sont pas généralement respectées en Afrique où des délivrances frauduleuses des permis de conduire et des certificats de visite technique sont monnaie courante. Ainsi, pour assainir cette situation certaines mesures ont été prises ; elles concernent :

- la formation des futurs conducteurs
- le renforcement des conditions d'ouverture des écoles de conduite
- la formation des formateurs
- l'équipement didactique des établissements de formation
- exigence d'un minimum de cours théoriques et pratiques
- suspension ou retrait après constatation d'un certain nombre de fautes de circulation.

En outre, il est envisagé l'organisation d'un fichier de permis de conduire aux niveaux national et provincial en vue de la maîtrise de l'étude des dossiers.

Enfin, le document lui-même subira des changements du point de vue de la présentation et ceci pour lutter contre la falsification des permis de conduire.

IV.- Extension des visites techniques à tous les véhicules

Au point de vue de la réglementation, les visites techniques seront étendues à tous les véhicules contrairement à la pratique consistant à exiger ces visites **aux seuls véhicules commerciaux**.

Il est également prévu un renforcement de la capacité technique des membres des commissions chargés d'effectuer les visites techniques.

Toutes ces mesures de prévention en vue de l'amélioration de l'assurance automobile seront sans objet si les tarifs ne sont pas relevés compte tenu de l'inflation et de la sinistralité de la branche.

V.- Revalorisation des tarifs

Les compagnies d'assurance sont condamnées à réaliser des bénéfices car elles sont obligées à plus ou moins longue échéance à réparer des dommages en cas de survenance de sinistre. Cette rentabilité n'est possible que s'il existe un cadre juridique approprié. Cet objectif est placé au second plan par les pouvoirs publics en Afrique qui adoptent une politique protectionniste à l'égard des assurés du fait des revenus limités de la population. Malgré tout, le relèvement du tarif automobile s'est imposé au Cameroun étant donné le déficit persistant.

Ainsi, par arrêté du 2 Septembre 1982, les primes maxima applicables à l'assurance des véhicules terrestres à moteur ont été revalorisées comme suit :

- 20 % en moyenne pour le risque de responsabilité civile
- = moduls par catégorie de véhicules ;
- 17 % pour les risques dommages au véhicule révisés par catégorie de véhicules ;
- 24 % pour les risques vol, incendie et bris de glace.

Outre la revalorisation des tarifs, les pouvoirs publics ont procédé à la limitation des frais de gestion et des taux de commissionnement applicables en matière d'assurance des véhicules terrestres à moteur.

(*) Je pense vous pas que nous a chine aussi en direction du public
assurable peut être utile ? - 20 -

VI.- Limitation des frais de gestion et des taux de commissionnement

L'article 1er de l'arrêté n° 339/MINFI du 3 Octobre 1977 dispose "les dépenses de gestion des entreprises d'assurances, au titre des assurances relatives aux véhicules à moteur, sont fixées à un maximum de vingt huit pour cent (28 %) des primes émises et de leurs accessoires nets d'impôts et d'annulations."

Article 2 "Le montant des commissions et rétributions de même nature allouées aux personnes habilitées à présenter des opérations d'assurances ne peut, en ce qui concerne les assurances de véhicules terrestres à moteur excéder les limites fixées par le présent arrêté."

Pourcentage des frais de commission sur les primes ou cotisations nettes de tous impôts et taxes

ANNEE	APPORTEURS SIMPLES		APPORTEURS COMPLETS		APPORTEURS GESTION NAIRES PARTIELS		APPORTEURS GESTION- NAIRES COMPLETS	
	TPV et TPM	Autres as- surances	TPV et TPM	Autres as- surances	TPV et TPM	Autres as- surances	TPV et TPM	Autres as- surances
1972	4 %	10 %	8 %	10 %	12 %	15 %	18 %	20 %

Limitation des frais de commissionnement

ANNEE	APPORTEURS SIMPLES		APPORTEURS COMPLETS		APPORTEURS GESTION NAIRES PARTIELS		APPORTEURS GESTION- NAIRES COMPLETS	
	TPV et TPM	Autres as- surances	TPV et TPM	Autres as- surances	TPV et TPM	Autres as- surances	TPV et TPM	Autres as- surances
1977	2,5 %	4 %	5,5 %	8 %	9 %	12 %	14 %	17,5 %

(*)

Comme le montrent ces deux tableaux, les taux de commissionnement les plus faibles (1977) concernent les transports publics de voyageurs et les transports publics de marchandises dans le cas des apporteurs simples dont le rôle se limite simplement à mettre en rapport l'assureur et son client éventuel.

Il faut rappeler qu'en situation normale, les frais d'acquisition sont fixés compte tenu du montant de l'excédent technique des affaires réalisées. Compte tenu de ce que l'acquisition de l'assurance automobile est facile et le bénéfice escompté rendu nul par la très forte sinistralité de la branche, la réduction des commissions d'acquisition semble logique. Néanmoins, une trop forte réduction risque de porter préjudice à la branche automobile qui dépend largement de l'efficacité des services de vente. La solution idéale consisterait à maintenir les frais de commissionnement dans des limites raisonnables de manière à ne pas léser les intermédiaires et les encourager dans leurs efforts de production.

Ces différentes mesures montrent l'attention particulière accordée par les pouvoirs publics à la branche automobile qui tend vers une amélioration au Cameroun.

CONCLUSION

Tout ce qui précède montre une tendance à l'amélioration de l'assurance automobile.

En effet, d'un solde brut de - 333.771.067 en 1981, les sociétés d'assurance qui gèrent le risque automobile ont enregistré un solde brut de 847.880.077 Francs CFA en 1982.

A première vue, les résultats se sont sensiblement améliorés. Il nous est difficile toutefois d'affirmer que cette tendance à l'amélioration est due à l'application rigoureuse de la prévention routière.

Néanmoins, il ressort des statistiques que les accidents de la route dans les centres urbains ont regressé. D'un total d'accidents de 7.859 en 1977, 3066 accidents ont été enregistrés en 1981 soit une variation de -61 % en 4ans .

Il paraît prématuré d'affirmer que ce résultat traduit la véritable physionomie de l'assurance automobile quand on sait que certains dossiers importants qui devraient être réglés ne le sont pas au moment opportun au niveau des tribunaux.

En effet, les inquiétudes exprimées par un haut responsable de la Direction des Contrôles des Assurances peuvent être résumées ainsi :

- Malgré les efforts réalisés, le risque automobile reste encore très aggravé pour plusieurs raisons ;
- l'accroissement du parc automobile ;
- le réseau routier malgré son amélioration demeure l'une des causes principales des accidents de la route compte tenu du comportement des conducteurs et des piétons.

Si on veut s'attaquer au redressement de la branche automobile, il faudrait trouver une solution à la situation juridique indemnitaire des préjudices corporels. Toutes les conférences internationales ou les tables rondes organisées dans différents Etats africains ont tiré la conclusion d'adapter le système d'indemnisation des préjudices corporels aux réalités africaines. En effet, les assureurs africains sont confrontés quotidiennement à des difficultés inhérentes à une demande restreinte et à une diversification insuffisante. Par ailleurs, les assurances obligatoires qui occupent la plus grosse part dans les portefeuilles sont aussi celles dont le taux de sinistralité est le plus élevé.

Que conclure au terme d'une telle étude sinon constater que les pouvoirs publics ne sont pas restés insensibles à la situation particulière de l'assurance automobile si l'on en juge par l'ampleur des mesures envisagées.

S'agissant de la prévention routière et de la lutte contre la délivrance frauduleuse des permis de conduire, elles ne peuvent avoir d'effet que si les agents chargés de la sécurité routière sont vigilants et moins complaisants.

En outre, la revalorisation des tarifs ne sera efficace que si les juridictions chargées de connaître des litiges relatifs aux préjudices corporels limitent les indemnisations. Les primes devraient être également indexées pour des raisons d'ajustement conjoncturel. Mais cette indexation risque de baisser la demande d'assurance automobile, la prime ne pouvant être payée que par un petit groupe de privilégiés. On devrait pouvoir maintenir le juste milieu.

En ce qui concerne l'indemnisation du préjudice né de la mort de la victime, il devrait être tenu compte de la capacité financière des sociétés d'assurance et limiter les créanciers de l'indemnité aux personnes légitimement protégées par la loi et aux parents proches qui dépendent matériellement de la victime. En effet, dans la majorité des cas, compte tenu de l'élasticité de la famille africaine, les indemnités allouées aux ayants droit sont nettement supérieures à la surface financière qu'aurait présentée la victime en situation normale si l'accident mortel n'avait pas eu lieu. Quant à la réparation du préjudice moral, elle n'a pas sa raison d'être surtout dans nos sociétés africaines. Aucune indemnité fut-ce la plus élevée ne peut remplacer un être cher. Le préjudice moral est de ce point de vue irréparable. Mais compte tenu du fait que la réparation du préjudice moral est admis par les tribunaux, elle devrait être limitée à un montant fixe.

Il serait souhaitable d'envisager également la possibilité d'organiser des séminaires à l'intention des magistrats pour les amener à une plus grande compréhension des mécanismes de fonctionnement et de gestion des compagnies d'assurance. Ainsi sensibilisés, ils arriveraient peut-être à faire la part des choses.

Une autre solution non négligeable : le port obligatoire de la ceinture de sécurité pour limiter la gravité des accidents de la route. A cet effet, la France a fait une économie de 3500 victimes en 1973 dès l'institution du port obligatoire de la ceinture de sécurité.

Par ailleurs, pour compenser le déficit chronique de l'assurance automobile, les assurances de personnes qui connaissent une demande modique en Afrique Noire devraient être encouragées.

Enfin, dans un marché concurrentiel comme celui du Cameroun le service après vente de l'assurance automobile gagnerait à être soigné. C'est à l'instruction consciencieuse, au règlement rapide et satisfaisant des sinistres déclarés que le client jugera l'efficacité de son assureur et fera une bonne publicité dans son entourage en faveur de la compagnie.

Il ne nous appartient pas dans le cadre de ce travail de proposer des solutions miracles au déficit de l'assurance automobile. D'autres autorités plus compétentes ont eu à faire des études plus approfondies à ce sujet. Qu'il nous soit tout de même permis de dire qu'en plus de l'indemniation des préjudices corporels à laquelle il est urgent de trouver une solution, une application rigoureuse des mesures préconisées par les pouvoirs publics est nécessaire.

Compte tenu des performances économiques du Cameroun, il est probable que le déficit de l'assurance automobile, branche qui occupe une place importante dans l'économie, sera résorbé dans l'avenir sinon atténué.

BIBLIOGRAPHIE

- Cours de M. D. TRIBONDEAU
- Précis des accidents d'automobile 6e édition 1977
par Jean BEDOUR et ses collaborateurs
- Législation camerounaise de l'Assurance
- Loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 portant assurance automobile obligatoire
au Cameroun
- Arrêté n° 137/MINFI/DCE/OF1 du 6 Mars 1972 fixant les taux de commis-
sions applicables en matière d'assurance des véhicules terrestres
à moteur au Cameroun
- Arrêté n° 339/MINFI/CE/A du 3 Octobre 1977 portant limitation des
frais de gestion et fixant les taux de commissions applicables en
matière d'assurances des véhicules terrestres à moteur au Cameroun
- Arrêté n° 44/MINFI/CE/A du 2 septembre 1982 fixant les tarifs
d'assurance applicable aux véhicules terrestres à moteur au Cameroun
- CAMEROON TRIBUNE : n° 2000 du 11 et 12 Février 1981
n° 2116 du 3 Juillet 1981
n° 2190 du 30 Septembre 1981
n° 2431 du 22 et 23 Juillet 1982
n° 2514 du 29 Octobre 1982
n° 2720 du 8 Juillet 1983
n° 2796 du 8 Octobre 1983
n° 2876 du 12 Janvier 1984
- "L'essentiel sur le Ve Plan quinquennal de développement économique
social et culturel" Juillet 1981 - 1986 - Ministère de l'Economie
et du Plan
- Rapport de stage effectué par Monsieur BASSIROU DIOP -
Institut International des Assurances de YACOUNDE.

A N N E X E I

REPUBLIQUE FEDERALE DU CAMEROUN

PAIX - TRAVAIL - PATRIE

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

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 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.

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

a/- 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'acquéreur 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'assurance doivent être souscrits auprès des organismes d'assurance agréés pour pratiquer au Cameroun les opérations d'assurance visées à l'article 1er.

(2) Ces organismes délivrent, 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, réputé 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 prévu à l'alinéa 1er ci-dessus.

ARTICLE 6.- (1) Il est créé un bureau central 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 a l'obligation d'assurance se voit, de la part d'un organisme agréé, opposer un refus ou proposer les conditions excédant 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 garantir.

(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.

(4) Le Bureau est également compétent pour arbitrer dans les formes du droit commun, les litiges relatifs à l'assurance automobile.

(5) Tout organisme d'assurance qui se refuse à appliquer les décisions du Bureau encourt le retrait d'agrément.

(6) Est nulle et de nul effet toute clause des traités de réassurance tendant à inclure certains risques de la garantie de réassurance en raison de la tarification adoptée par le Bureau.

ARTICLE 7.- (1) Il est créé sous le nom de "Fonds de Garantie Automobile" un établissement public doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dont les ressources, outre les frais de son fonctionnement et ceux résultant des opérations normales de gestion de risques à sa charge, ne peuvent être affectées à d'autres fins que celles prévues aux paragraphes 3 et 8 du présent article.

(2) Un décret fixe les statuts du fonds et notamment les modalités de sa représentation en justice.

(3) Le fonds paye les indemnités dues aux victimes d'accidents corporels lorsque d'une part les dommages ouvrant droit à ces indemnités ont été causées par les véhicules et engins définis à l'article premier de la présente loi, et d'autre part que les responsables de ces dommages demeurent inconnus ou se révèlent, ainsi, le cas échéant, que son assureur, totalement ou partiellement insolvable.

(4) Ces indemnités doivent résulter soit d'une décision judiciaire exécutoire opposable au fonds soit d'une transaction ayant reçu son agrément.

(5) Toute demande en justice ayant pour objet de fixer ou de régler les indemnités dues par les responsables non assurés, peut s'assortir, de la part du demandeur, de la mise en cause du fonds devant les juridictions de droit commun par lettre recommandée, avec accusé de réception dont copies sont remises à la juridiction saisie.

(6) Le fonds peut intervenir dans toute procédure même répressive, dans les mêmes conditions que l'assureur.

(7) Le fonds est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident ou son assureur. Il a droit, en outre, aux intérêts calculés au taux légal en matière civile et aux frais de recouvrement.

(8) Le fonds peut également, dans les conditions et limites fixées par ses statuts, participer à l'organisation et au financement de la prévention routière.

(9) Le fonds est alimenté par les contributions des organismes d'assurance, des automobilistes et des responsables d'accidents corporels de circulation infraction aux dispositions de l'article premier de la présente loi.

ARTICLE 8.- (1) Toute infraction aux dispositions de l'article 1er est punie d'une amende de 1 million de francs au maximum et d'un emprisonnement de 12 mois au maximum ou de l'une de ces deux peines seulement.

(2) La suspension du permis de conduire d'une durée maximum de 12 mois ou son retrait définitif peut également être prononcée.

(3) Les amendes prononcées en application du présent article sont affectées d'une majoration de 50 % perçue lors de leur recouvrement au profit du fonds.

ARTICLE 9.- (1) Sous peine d'une amende de 10.000 francs au maximum, tout conducteur d'un véhicule visé à l'article 1er doit être en mesure de présenter aux fonctionnaires ou agents chargés de constater les infractions à la police de la circulation, un document faisant présumer que l'obligation d'assurance prévue audit article a été satisfaite ou que les dispositions de l'article 3 sont applicables.

(2) A défaut de cette présentation et jusqu'à ce qu'il ait été justifié de l'assurance, le véhicule est placé en fourrière à la diligence de l'autorité investie des pouvoirs de police. Les frais occasionnés par la mise en fourrière du véhicule, son transport, sa garde sont à la charge du propriétaire.

ARTICLE 10.- La présente Loi ne porte pas atteinte aux prescriptions en vigueur dans la mesure où ces prescriptions concernent des risques différents ou imposent des obligations plus étendues.

ARTICLE 11.- La présente Loi qui entrera en vigueur le 1er Janvier 1966 sera enregistrée, publiée au Journal Officiel en Français et en Anglais et exécutée comme Loi de la République Fédérale du Cameroun.

YAOUNDE, 1e 22 Mai 1965

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE FEDERALE
(é) A. AHIDJO

Pour ampliation

LE DIRECTEUR DU CABINET CIVIL
Z. MONGO SOO

A N N E X E II

MINISTERE DES FINANCES

DIRECTION DES CONTROLES
ECONOMIQUE ET DES
FINANCES EXTERIEURES

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

ARRETE N° 339/MINFI/CE/A

Portant limitation des frais de gestion et
fixant les taux de commissions applicables
en matière d'assurances des véhicules ter-
restres à moteur.

LE MINISTRE DES FINANCES

- VU la Constitution du 2 Juin 1972, modifiée et complétée par la Loi n° 75/1 du 9 Mai 1975 ;
- VU le Décret n° 75 du 28 Juin 1975 portant réorganisation du Gouvernement de la République Unie du Cameroun ;
- VU le Décret n° 75/478 du 30 Juin 1975 portant nomination des membres du Gouvernement de la République Unie du Cameroun ;
- VU le Décret n° 75/705 du 18 Novembre 1975 portant réorganisation du Ministère des Finances ;
- VU l'Ordonnance n° 73/14 du 10 Mai 1973 fixant réglementation applicable aux organismes d'assurances, notamment ses articles 2 et 47 ;
- VU la Loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 portant assurance automobile obligatoire en République Unie du Cameroun ;
- VU l'Arrêté n° 681/MINFI/DCE/OF du 19 Juillet 1975 portant limitation des frais de gestion pour les assurances relatives aux véhicules terrestres à moteur ;

VU l'Arrêté n° 137/MINFI/DCE/OF 1 du 6 Mars 1972 fixant les taux de commissions applicables en matière d'assurance des véhicules terrestres à moteur ;

A R R E T E

ARTICLE 1er.- Les dépenses de gestion des entreprises d'assurances, au titre des assurances relatives aux véhicules terrestres à moteur, sont fixées à un maximum de vingt huit pour cent (28 %) des primes émises et de leurs accessoires, nets d'impôts et d'annulations.

ARTICLE 2. Le montant des commissions et rétributions de même nature allouées aux personnes habilitées à présenter des opérations d'assurance ne peut, en ce qui concerne les assurances de véhicules terrestres à moteur excéder les limites fixées par le présent arrêté.

ARTICLE 3.- Pour l'application du présent arrêté, les personnes visées à l'article précédent sont classées, selon le rôle qui leur est imparti, dans l'une des catégories ci-après :

1°/- Apporteur simple ou démarcheur dont le rôle se limite à mettre en rapport l'assureur et son client éventuel. Il communique à ce dernier les différentes conditions de garanties et les tarifications correspondantes, établit et dépose auprès de l'assureur la proposition d'assurance ;

2°/ Apporteur complet, dont le rôle se borne, en plus des tâches prévues pour l'apporteur simple, à faire signer le contrat, à encaisser la première prime ou cotisation à remettre l'attestation d'assurance, à conseiller son client en cours de contrat et à transmettre à l'assureur les demandes formulées par l'assuré en vue de faire modifier le contrat ;

3°/- Apporteur-gestionnaire partiel, dont le rôle consiste à communiquer au client les différentes conditions de garantie et les tarifications correspondantes, établir et déposer auprès de l'assureur la proposition questionnaire, délivrer la note de couverture ou établir le contrat ;

fait signer celui-ci, encaisser la première prime ou cotisation et les primes ou cotisations suivantes, conseiller le client en cours de contrat, gérer les avenants et polices de remplacement, délivrer les documents justificatifs d'assurance et procéder à la transmission pure et simple des déclarations de sinistres à l'assureur ;

4°/- Apporteur gestionnaire complet, qui accomplit toutes les tâches prévues au paragraphe 3° ci-dessus et qui habilité d'une manière générale à le faire, instruit les sinistres matériels, instruit et participe à l'instruction des sinistres corporels et propose le règlement des sinistres ou y procède avec ou sans paiements d'indemnités.

ARTICLE 4.- Le montant des commissions d'apport, des commissions d'apport et de gestion et des rétributions visées à l'article 2 ne peut excéder les pourcentages des primes ou cotisations afférentes aux assurances visées audit article, nettes de tous impôts et taxes :

1°/- Apporteurs simples : 2,5 pour 100 les assurances de transports publics de voyageurs ou marchandises et 4 % pour les autres assurances de véhicules terrestres à moteur ;

2°/- Apporteurs-complets : 5,5 % pour les assurances de transports publics de voyageurs ou de marchandises et 8 % les autres assurances de véhicules terrestres à moteur ;

3°/- Apporteurs-gestionnaires partiels : 9 % pour les assurances de transports publics ou de marchandises et 12 % pour les assurances de véhicules terrestres à moteur ;

4°/- Apporteurs-gestionnaires complets : 14 % pour les assurances de transports publics de voyageurs ou de marchandises et 17,5 % pour les autres assurances de véhicules terrestres à moteur.

ARTICLE 5.- Les personnes visées à l'article 1er ci-dessus perçoivent en outre les accessoires de primes de 5 % les apporteurs-gestionnaires partiels et 100 % pour les apporteurs-gestionnaires complets.

ARTICLE 6.- En aucun cas, les avantages annexes qui pourraient être alloués aux personnes visées par le présent arrêté ne peuvent venir en supplément des rémunérations limitatives primes aux articles 4 et 5 ci-dessus.

ARTICLE 7.- Les dispositions du présent arrêté abrogent toutes dispositions antérieures relatives aux frais de gestion des sociétés d'assurances et à la rémunération des intermédiaires en matière d'assurance des véhicules terrestres à moteur.

ARTICLE 8.- Le présent Arrêté qui prend effet à compter de la date de signature sera publié au Journal Officiel de la République Unie du Cameroun.

YAOUNDE, 1e 3/10/1977

POUR LE MINISTRE DES FINANCES

VICE-MINISTRE DES FINANCES

(é) Hamadou MOUSTAPHA

ANNEXE III

MINISTERE DES FINANCES

REPUBLIQUE UNIE DU CAMEROUN
Paix - Travail - Patrie

ARRETE N° 44 /MINFI/CE/A DU 2 SEP. 1982
Fixant les tarifs d'assurance applicable aux
véhicules terrestres à moteur.

LE MINISTRE DES FINANCES,

- VU la Constitution du 2 Juin 1972, modifiée et complétée par les lois n° 75/1 et 79/02 respectivement en date des 9 Mai 1975 et 29 Juin 1979 ;
- VU la loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 portant assurance automobile obligatoire au Cameroun, ensemble les textes subséquents ;
- VU l'Ordonnance n° 73/14 du 10 Mai 1973 fixant réglementation applicable aux organismes d'assurances, modifiée et complétée par la Loi n° 79/2 du 30 Novembre 1979 ;
- VU le Décret n° 79/475 du 17 Novembre 1979 portant réorganisation du Gouvernement de la République Unie du Cameroun ;
- VU le Décret n° 80/271 du 17 Juillet 1980 portant nomination des membres du Gouvernement de la République Unie du Cameroun ;
- VU le Décret n° 81/064 du 10 Février 1981 portant réorganisation du Ministère des Finances ;
- VU l'Arrêté n° 95/MINFI/CE/A du 29 Décembre 1980 fixant les maxima de tarifs d'assurance relatifs aux véhicules terrestres à moteur ;

A R R E T E

ARTICLE 1er.- Les primes maxima applicables à l'assurance des véhicules terrestres à moteur sont, pour compter de la date de signature du présent arrêté, révalorisées conformément aux tableaux n° 1 et II ci-joints en annexe.

ARTICLE 2.- Les tarifs visés à l'article 1er ci-dessus sont fixés par rapport à ceux en vigueur, dans les conditions ci-après :

1°/- VINGT pour CENT (20 %) en moyenne pour le risque de responsabilité civile (R.C), modulés par catégorie de véhicule ;

2°/- DIX SEPT pour CENT (17 %) pour les risques dommages au véhicule (tierce), révisés par catégorie de véhicule ;

3°/- VINGT QUATRE pour CENT (24 %) pour les risques "VOL" "INCENDIE" et "BRIS DE GLACE".

ARTICLE 3.- Les primes afférentes aux contrats en cours ne seront majorées pour compter de la date de signature du présent arrêté, qu'au prorata temporis.

ARTICLE 4.- Les primes correspondant à la catégorie n° 2, des tarifs, s'appliqueront aux véhicules utilitaires dont la charge n'excède pas 3,500 T.

Les véhicules utilitaires d'un tonnage supérieur à celui visé à l'alinéa précédent, relèveront de la tarification applicable à la catégorie n° 3.

ARTICLE 5.- Les sociétés d'assurances sont tenues d'afficher devant tous leurs guichets de souscription, les tarifs pratiqués en assurance automobile sur toute l'étendue du territoire national.

ARTICLE 6.- Toutes infractions aux dispositions du présent arrêté seront punies des mêmes peines que celles prévues à l'article 75 de l'Ordonnance n° 73/14 du 10 Mai 1973 fixant réglementation applicable aux organismes d'assurances, et aux articles 3 et 9 de la Loi n° 65/LF/9 du 22 Mai 1965 portant assurance automobile obligatoire.

ARTICLE 7.- Le présent arrêté qui abroge toutes prescriptions antérieures contraires, sera enregistré et publié au Journal Officiel en Français et en Anglais.

YAOUNDE, le 2 Septembre 1982

LE MINISTRE DES FINANCES

Gilbert NTANG

T A B L E A U I

REVALORISATION DES TARIFS AUTOMOBILE DE JUILLET 1982

TAUX DE MAJORATION RETENUS			
RISQUES VEHICULES	R.C.	DOMMAGES	AUTRES RISQUES
Tourisme	14	15	24
Commerce	24	20	24
T.P.M.	14	20	24
T.P.V.	39	20	24
2 roues	9	10	24
Ensemble	20	17	24

T A B L E A U I I

TARIF AUTOMOBILE APPLICABLE AU CAMEROUN A PARTIR DE JUILLET 1982

I.- RESPONSABILITE CIVILE

PUISSANCE FISCALE	TARIF 1	TARIF 2	TARIF 3
	RC + RTI	RC + RTI	RC + RTI
	TOURISME	VEHICULES UTILI- TAIRES D'UNE CHAR- GE UTILE MAXIMUM DE 3,5 T	VEHICULES UTILI- TAIRES D'UNE CHAR- GE UTILE DE PLUS DE 3,5 T
Jusqu'à 2 CV	33.993	38.047	60.894
3 - 6 CV	41.300	46.091	75.139
7 - 10 CV	45.893	52.395	86.053
11 - 14 CV	59.892	78.485	127.093
15 - 23 CV	76.253	97.181	162.011
24 CV et PLUS	89.914	112.400	187.987

TABLEAU II (suite)

TARIF 4 : TRANSPORTS PUBLICS DE VOYAGEURS		
PUISSANCE FISCALE	TARIF 4 - A : TAXIS	TARIF 4 - B : AUTOCARS ET VEHICULES DE PLUS DE 9 PLACES
	1. <u>PRIME DE BASE</u>	1. <u>PRIME DE BASE</u>
Jusqu'à 2CV	43.150	85.092
3 - 6 CV	52.288	105.070
7 - 10 CV	58.248	120.166
11 - 14 CV	76.019	177.610
15 - 23 CV	101.307	226.405
24 CV et PLUS	114.119	262.703
	2. <u>SURPRIME PAR PAS- SAGER</u>	2. <u>SURPRIME PAR PASSAGER</u>
	35 % par place minimum 80 % de la prime	- Jusqu'à 30 places : 5.914 A partir de la 31e place 4.259
	Exemple : véhicule de 2CV à 4 passagers surprime : $\frac{43.150 \times 35}{100}$ = 15.102	Surprime minimum : 115.923
	Prime de base : 43.150	
	Prime totale (1 passager) 58.255 =====	

II.- ASSURANCE "T I E R C E"

VALEUR NEUVE	CATEGORIE 1	CATEGORIE 2, 3, 4
1.000.000	126.828	258.646
1.100.000	139.400	284.207
1.200.000	151.795	310.222
1.300.000	164.528	335.936
1.400.000	176.924	361.496
1.500.000	189.488	387.360
1.600.000	202.138	411.360
1.700.000	214.788	435.360
1.800.000	227.438	459.360
1.900.000	340.088	483.360
2.000.000	252.738	507.360
Sur l'excédent	12,70 %	24 %

FRANCHISE EN ASSURANCE TIERCE :

1. VEHICULES DE LA CATEGORIE 1

A. Franchise obligatoire, toujours déduite et sans réduction de prime

- 5 % du montant des réparations avec un minimum de 15.000F et un maximum de 45.000 F lorsque la force fiscale du véhicule est au moins égale à 3 CV.