

INSTITUT INTERNATIONAL
DES ASSURANCES (I. I. A.)
B.P. 1.575
YAOUNDE – CAMEROUN

CYCLE SUPERIEUR
13^{ème} Promotion
1996 – 1998

**LA PROBLEMATIQUE DE LA GESTION DES
SINISTRES AUTOMOBILES EN MATIERE DE
CIRCULATION ROUTIERE INTERNATIONALE :**
Cas de l'Afrique Occidentale et Centrale

MEMOIRE

Pour l'obtention du Diplôme d'Etudes
Supérieures en assurances (DESA)

Présenté et soutenu par
Ouboh Amina BADJI

Sous la Direction de
M. Bernadin WOTTO
Secrétaire Général de
La Carte Brune CEDEAO

INSTITUT INTERNATIONAL
DES ASSURANCES (I. I. A.)
B.P. 1.575
YAOUNDE – CAMEROUN

CYCLE SUPERIEUR
13^{ème} Promotion
1996 – 1998

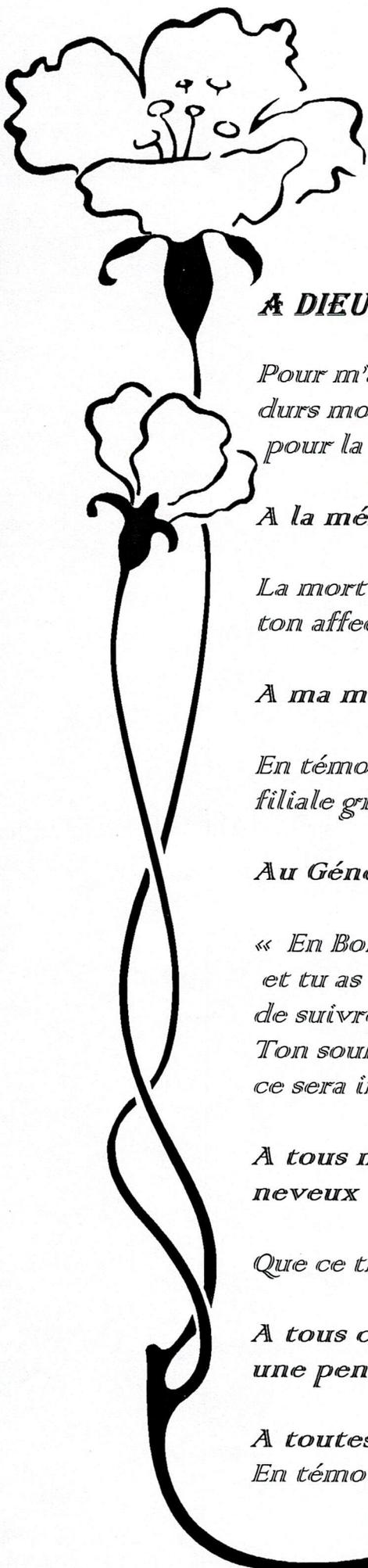
**LA PROBLEMATIQUE DE LA GESTION DES
SINISTRES AUTOMOBILES EN MATIERE DE
CIRCULATION ROUTIERE INTERNATIONALE :**
Cas de l'Afrique Occidentale et Centrale

MEMOIRE

Pour l'obtention du Diplôme d'Etudes
Supérieures en assurances (DESA)

Présenté et soutenu par
Ouboh Amina BADJI

Sous la Direction de
M. Bernadin WOTTO
Secrétaire Général de
La Carte Brune CEDEAO



DEDICACES

A DIEU DE BONTÉ ET DE MISÉRICORDE

Pour m'avoir racheté de la mort à la vie dans les durs moments de ma maladie, et la force donnée pour la réalisation de ce modeste travail.

A la mémoire de mon Père

La mort qui nous a si tôt séparé, nous a sevré de ton affection

A ma mère

En témoignage de ma profonde affection et de ma filiale gratitude

Au Général Zoumaro GNOFAME

« En Bon Père de famille », tu m'as toujours soutenu et tu as déployé tant d'efforts pour me permettre de suivre la formation jusqu'à terme. Ton souhait n'est pas encore réalisé. Mais demain, ce sera inéluctable. Tu es un modèle.

A tous mes frères et sœurs, oncles et tantes, neveux et nièces, cousins et cousines.

Que ce travail soit digne de vous.

A tous ceux qui à des moments de ma vie ont eu une pensée pieuse pour moi,

A toutes les victimes d'accidents de la circulation, En témoignage de mon fraternel attachement.

REMERCIEMENTS

- A notre Directeur de Mémoire M. Bernadin WOTTO, qui malgré ses nombreuses occupations, a bien voulu diriger ce travail. Ses réflexions pertinentes, son esprit de rigueur ont permis d'améliorer la qualité de ce mémoire. Qu'il trouve ici, toute notre reconnaissance.
- Aux membres du Jury : pour l'intérêt qu'ils ont bien voulu porter à ce travail en acceptant de le juger.
- A la Direction Générale de l'I.I.A, son personnel et à tous les professeurs pour les inlassables efforts qu'ils ont fournis pour notre instruction.
- A M. LOCOH, Directeur Adjoint de l'U.A.T, pour sa disponibilité constante à notre égard, nous lui exprimons notre gratitude.
- A tout le personnel de l'U.A.T pour l'élan enthousiaste et le soutien qu'il nous a toujours manifesté.
- A M. Issa AYATOU et son épouse Marie-Thérèse, pour l'attention toute particulière dont nous avons été l'objet tout au long de notre séjour à Yaoundé.
- A tous nos ami (es) qui, d'une manière ou d'une autre, ont rendu possible la réalisation de ce travail.

INTRODUCTION GENERALE

Le trafic routier connaît depuis quelques années dans nos Etats, un accroissement spectaculaire (1). En Afrique de l'Ouest par exemple, le parc automobile s'est accru d'une manière très sensible au cours des quinze dernières années. Moyen de transport devenu indispensable avec les exigences de l'économie moderne, l'automobile est aussi une machine infernale qui menace à la fois, la sécurité des passagers et celle des usagers de la route constamment exposés aux risques d'accidents fréquents et parfois très graves.

Cette situation a conduit à renforcer les systèmes de réparation et de recherche de sécurité pour les usagers de la route.

C'est pourquoi, dans presque tous les pays, les pouvoirs publics ont institué l'obligation d'assurance de la Responsabilité Civile Automobile aux Tiers dont l'objet est de couvrir la responsabilité civile des utilisateurs de véhicules auteurs d'accidents causés aux autres usagers de la route.

Cependant, il y a lieu de reconnaître que le nombre de plus en plus élevé d'accidents tient tout autant à l'accroissement de la circulation routière à l'intérieur d'un Etat donné qu'à l'expansion de la circulation routière internationale. (2)

En effet, on constate généralement que dans les accidents d'automobiles survenus dans un pays donné, sont impliqués aussi bien des véhicules de nationaux et de résidents de cet Etat que des véhicules immatriculés dans les pays étrangers, car une proportion de plus en plus grande de véhicules immatriculés dans différents pays d'une région franchissent les frontières avoisinantes. C'est pour protéger les victimes des accidents de la circulation routière inter-pays que, à un moment donné, des compagnies d'assurance opérant dans des pays limitrophes avaient convenu entre elles certaines dispositions pratiques qui ont donné naissance à l'extension géographique de couverture (3).

(1) Au TOGO, en 1967, le parc automobile comptait 7.262 véhicules ; en 1997, l'on a recensé 126.366 véhicules.

Source : Direction Générale des Transports du TOGO : 20/05/98

Pour plus de précisions sur cette question, voir Annexe I.

(2) Par circulation routière internationale, il faut entendre aux termes de l'article RI 211-22 du code français des Assurances appliqué dans la plupart des pays francophones de la CEDEAO, les véhicules immatriculés à l'étranger que font pénétrer en France Métropolitaine, les personnes résidant à l'étranger et vice-versa.

(3) L'extension géographique de couverture est une garantie basée sur les dispositions visant à régler les demandes d'indemnisation découlant d'accidents causés par des citoyens d'un Etat donné et cela hors des frontières géographiques de cet Etat.

Les dispositions d'extension géographique qui étaient, pour la plupart, des ententes tacites, informelles et dénuées de tout caractère légal entre compagnies d'assurance, étaient simplement des conventions écrites reconnues par les pouvoirs publics. En l'absence donc de conventions écrites reconnues par les pouvoirs publics des pays de transit, l'automobiliste, qui pénétrait en territoire étranger et circulait sous le couvert des extensions territoriales de couverture de sa propre police d'assurance (nationale), était contraint de souscrire, aux frontières, une nouvelle assurance conforme à la législation des pays de transit.

En effet, lorsque la couverture est donnée par l'assureur d'origine, l'automobiliste est sûr de se trouver couvert en cas d'accident, mais rien ne protégeait véritablement la victime, souvent désarmée pour atteindre les adversaires étrangers bien à l'abri de toute poursuite à l'intérieur des frontières de leur pays.

Il en résultait des situations où l'automobiliste ne savait à qui s'adresser en cas d'accident. En outre, il est arrivé que des automobilistes responsables d'accident soient détenus, et leurs véhicules mis en fourrière, jusqu'à ce que leur assureur ou eux-mêmes indemnisent les victimes ou leurs ayants-droit.

Devant cette situation, il est apparu très vite que les systèmes d'assurance de portée nationale sont inefficaces au plan international du fait des disparités qu'ils présentent tant dans l'étendue des risques couverts que dans celle des montants des indemnités promises en cas de réalisation des risques couverts.

C'est en vue de pallier aux insuffisances des systèmes nationaux d'assurance automobile au plan international et surtout de résoudre les problèmes pratiques de la bonne fin en matière de procédure de règlement des sinistres automobiles, que des tentatives de solutions ont été cherchées au niveau de certains regroupements régionaux comme le conseil de l'Entente, les pays Arabes, les pays de la COMESA, les pays de la CEDEAO et de la CIMA. (4)

Tous ces efforts répondent à une seule question : quel est le système capable de gérer les sinistres automobiles internationaux en marge de tous débats juridiques ?

En effet, la protection des automobilistes internationaux et des victimes d'accidents de circulation est fondamentale si les gouvernements veulent favoriser la libre circulation des biens et des personnes.

(4) confère sigles utilisés

Nos réflexions focalisent particulièrement le sujet en ce sens qu'à l'épiphanie du code CIMA, beaucoup de questions qui semblaient être résolues ont commencé à se reposer sur l'existence ou la mort du système de la carte brune CEDEAO qui a lui seul avait réglé le problème de l'extension territoriale et celui de la gestion des sinistres y afférentes.

La pertinence des solutions trouvées jusqu'alors a été quelquefois sujette à caution à cause de la lenteur des procédures de règlement.

D'autres compagnies ont préféré directement traiter avec leurs partenaires.

D'autres victimes préfèrent négocier directement en marge de toute structure pour aboutir après des délais assez longs à un règlement de leur sinistre.

Devant tous ces problèmes, nous avons estimé qu'une réflexion était permise dans le but de briser le "mur" des questions sans réponses, des craintes, des suspicions.

En particulier, la carte brune et le Code CIMA font-ils bon ménage ?

La carte brune ne fait-elle pas double emploi avec le code CIMA ? Le code CIMA a-t-il besoin de la carte brune ?

Toutes ces questions ne peuvent pas trouver de réponses en dehors d'une étude des dispositions réglementaires du Protocole A/PI/5/82 créant la carte brune CEDEAO et du traité créant le code CIMA en vue de voir exactement où se trouvent les problèmes et proposer des approches de solutions.

Dans le cadre de cette réflexion, nous inventorions dans une première partie (Partie I) les difficultés liées à l'indemnisation des préjudices causés par les véhicules étrangers avant la carte brune CEDEAO et le Code CIMA ; les analysons puis considérons dans une deuxième partie (Partie II) les solutions d'approche.

Ce plan nous permet de régler le caractère dualiste des canaux empruntés par les victimes pour demander réparation des dommages subis par elles à savoir " Bureau National " si le responsable de l'accident est titulaire d'une carte brune CEDEAO ou le canal compagnie à compagnie si le responsable n'a pris que la police CIMA.

1ère Partie :

**LES DIFFICULTES LIEES A L'INDEMNISATION
DES PREJUDICES CAUSES PAR LES VEHICULES
TERRESTRES A MOTEUR D'IMMATRICULATION
ETRANGERE AVANT LA CARTE BRUNE CEDEAO
ET LE CODE CIMA.**

L'accroissement du parc automobile a entraîné dans nos Etats, une prolifération dangereuse des accidents (5) de la circulation routière. Il se pose alors le problème de l'indemnisation des préjudices causés aux victimes ou à leurs ayants-droit. Ce problème a été résolu en sollicitant les seuls principes de la responsabilité délictuelle, c'est-à-dire les règles des articles 1382 et suivants du code civil français.

On s'est aperçu que le droit commun sur lequel était fondé tout le système d'indemnisation ne protégeait qu'imparfaitement les victimes.

La victime avait droit à une réparation intégrale décidée souverainement par le Juge.

Réfléchir sur les difficultés liées à l'indemnisation des préjudices causés par les véhicules terrestres à Moteur d'immatriculation étrangère, c'est analyser le caractère international des accidents, afin de se pencher sur la procédure d'indemnisation la plus idouïe possible.

(5) L'accident est un " événement imprévu, soudain, fortuit et qui entraîne des dégâts, des dangers (Blessures, mort).

Chapitre 1 :

LE CARACTERE INTERNATIONAL DES ACCIDENTS

Les effets de certains accidents comportent des éléments d'extranéité (6). Ainsi donc, plusieurs critères peuvent conférer à un accident de la circulation routière, un caractère international.

Aussi, ce caractère pose-t-il le problème de la détermination de la loi applicable pour l'indemnisation des préjudices causés aux victimes.

Section 1 : LES CRITERES DE RATTACHEMENT

Un certain nombre de critères permettent de déterminer le caractère international d'un accident de la circulation routière. Trois d'entre eux sont examinés dans la présente section.

Paragraphe 1 : La Nationalité

La nationalité peut se définir comme " le lien juridique unissant un individu à un Etat selon les règles précises définies par ce dernier. (7)

Lorsque les parties impliquées dans un accident appartiennent à des nationalités différentes, cet accident prend un caractère international.

Tel le cas d'un accident survenu au TOGO le 20 Juillet 1990 entre un ressortissant togolais et un sujet béninois.

Outre la nationalité, le lieu de survenance de l'accident et le lieu d'immatriculation du véhicule sont des critères de rattachement pouvant conférer à un accident, un caractère international.

Paragraphe 2 : Le lieu de survenance du délit et le lieu d'immatriculation du véhicule

Pour ce qui concerne le lieu de survenance du délit, nous savons que, lorsque l'accident survient en un lieu autre que :

- le lieu d'immatriculation du véhicule,
- le domicile ou la résidence des parties, l'accident prend un caractère international.

(6) Parties de nationalités différentes, lieu d'immatriculation du véhicule, lieu de survenance de l'accident.

(7) Dominique H., Foyer J., Géraud de Geouffre de la Pradelle, " Droit International Privé ", Éditions Masson 1987, Paris, Page 24

Ainsi en est-il d'un accident survenu au Ghana entre deux ressortissants Togolais.

Aussi le lieu d'immatriculation du véhicule constitue-t-il un facteur déterminant de l'accident international.

C'est ainsi que la jurisprudence est unanime pour reconnaître que, lorsqu'un véhicule est impliqué dans un accident, et qu'il est immatriculé dans un territoire autre que celui sur lequel l'accident est survenu, l'accident a un caractère international.

Au TOGO, tel a été le cas d'un accident survenu à Sokodé le 1er Janvier 1997 dans lequel est impliqué un véhicule semi-remorque d'immatriculation Burkinabé. Ce sont là les événements d'extranéité qui déterminent un accident à caractère international. Lorsque l'un de ces éléments figure dans un accident, il se pose le problème de la détermination de la loi applicable pour l'indemnisation des préjudices.

Section 2 : DETERMINATION DE LA LOI APPLICABLE

Pendant longtemps, le caractère international de ces cas d'accidents de la circulation routière a rendu difficile la détermination de la loi applicable.

Pour pallier à cette difficulté, la préférence allait à l'article 3 du code civil Français. (8)

Il a fallu attendre l'année 1948 pour que la jurisprudence française prenne partie en faveur de la solution séculaire de la loi du lieu du délit.

Paragraphe 1 : PRINCIPE DE LA LOI DU LIEU DU DELIT

D'après ce principe, la loi territoriale compétente pour régir la responsabilité civile extra contractuelle de la personne qui a l'usage, le contrôle et la direction d'une chose en cas de dommage causé par cette chose à un tiers est la loi du lieu où le délit a été commis.

C'est ainsi que, lorsqu'un accident survient sur un territoire donné, c'est la loi de ce territoire qui est compétente pour réparer tous les préjudices causés aux victimes.

De ce fait, des exceptions ont été apportées au principe posé.

(8) Article 3 du code civil Français " les lois de police et de sûreté obligent tous ceux qui habitent le territoire ".

Paragraphe 2 : LES EXCEPTIONS AU PRINCIPE

A ce principe de la loi du lieu de l'accident, s'oppose d'autres méthodes plus souples à savoir la réclamation directe de la victime entre les mains de l'assureur du responsable et l'offre directe du débiteur responsable de l'accident fut-il étranger.

C'est par exemple, le cas d'un accident survenu au TOGO entre un Béninois et un Ivoirien, la victime Togolaise peut s'adresser à l'auteur civilement responsable de l'accident c'est-à-dire, l'Ivoirien ou ce dernier peut directement faire une offre à la victime Togolaise faisant fi de la loi du lieu de l'accident.

Chapitre II PROCEDURE D'INDEMNISATION

La procédure d'indemnisation classique se fait de deux manières :

- la voie amiable ou
- la voie judiciaire

En règle générale, la voie amiable ne pose pas de problèmes sérieux lorsqu'il s'agit d'un sinistre local.

Cependant, lorsqu'il s'agit d'un sinistre à caractère international, le caractère d'extranéité ou le statut d'étranger d'un autre responsable complique la bonne exécution des jugements rendus.

Ces difficultés constituent des freins pour la bonne gestion des accidents étrangers.

Après avoir analysé en une section première (section I), l'application du droit commun de la responsabilité civile, nous nous penchons sur les inconvénients de sa mise en application en une deuxième section (section II).

Section 1 : L'APPLICATION DU DROIT COMMUN DE LA RESPONSABILITE CIVILE (RC)

D'après la règle de résolution des conflits de lois, et pour ce qui concerne le TOGO, la loi togolaise est compétente pour l'indemnisation des préjudices liés aux accidents de la circulation routière, survenus sur le territoire Togolais avec toutefois l'application d'un barème (9).

Par contre, dans d'autres législations ne comportant pas de texte spécifique en la matière, l'indemnisation des préjudices reste régie par la loi française du 13 Juillet 1930 sur les contrats d'assurances terrestres (Article 50 à 53). A titre d'exemple, nous pouvons citer le cas du Bénin (10). Ces lois retiennent comme fondement du droit à indemnisation, la Responsabilité Civile telle qu'elle est édictée par les articles 1382 et suivants du code civil français.

(9) Loi-N° 83-13 du 5 Juillet 1989 relative à l'indemnisation des victimes des accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur au TOGO et son barème.

(10) Loi 65-1 du 04 Mars 1965 rendant obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur d'un véhicule terrestre à moteur au BENIN. Article 1

(11) Loi du 13 Juillet 1930 sur les contrats d'Assurances Terrestres, Article 50.

Aussi, en assurance de responsabilité, l'indemnité n'est-elle due par l'assureur que si à la suite du fait dommageable, une réclamation est faite par la victime (11)

Pour ce faire, cette dernière dispose d'une série d'actions qu'il importe d'énumérer.

Quel est en fait le régime établi par les articles 1382 et suivants ?

Paragraphe 1 : LE REGIME ETABLI PAR LES ARTICLES 1382 ET SUIVANTS DU CODE CIVIL

En l'absence de texte spécifique, la réparation des préjudices en la matière dans beaucoup de pays d'Afrique de l'Ouest ou Centrale est gouvernée par l'établissement de la responsabilité du prévenu dont il importe de préciser les fondements. (12)

Le vide juridique créé par l'absence de texte spécifique, comme mentionné auparavant, n'est pas sans effet pour la détermination du quantum de l'indemnité allouée aux victimes et à propos duquel le juge dispose d'un pouvoir souverain d'appréciation.

En effet, le régime de la réparation des préjudices établi par le droit de la RC est fondé sur une faute " soit présumée ou prouvée ". En outre, il faut un dommage. Les dommages réparables sont fonction de la loi applicable d'après la règle de résolution des conflits de loi.

Mais la faute et le dommage ne suffisent pas pour le bénéfice d'une indemnité tel que prévu par le droit de la responsabilité ; il faut aussi un lien de causalité.

Dès que la responsabilité du prévenu est établie, la détermination du quantum de l'indemnité relève du pouvoir souverain du juge.

En général, la réparation intégrale des préjudices causés aux victimes, préconisée par l'article 1384 du code civil, a souvent été faite en fonction du pouvoir souverain du juge. Ce dernier, en vertu des pouvoirs dont il dispose, ne fournit pas généralement les détails des évaluations qui ont conduit à la fixation des indemnités.

Aussi dans de nombreuses décisions, alloue-t-il aux victimes des dommages intérêts " toutes causes de préjudices confondues " sans préciser les divers chefs d'indemnités. On peut citer à titre d'exemple, un jugement rendu par le tribunal correctionnel de Lomé.

Ce pouvoir qu'a le Juge de décider en son âme et conscience est loin d'apaiser les justiciables qui peuvent l'assimiler à de l'arbitraire. Ainsi le Juge attribue aux victimes des indemnités différentes pour des préjudices comparables. D'où la nécessité d'établissement d'un texte spécifique en la matière. C'est ce qui a été fait au Cameroun (Loi N° 89-005 du 13 Décembre 1989), en Côte-d'Ivoire (Loi N° 89-1291 du 18 Décembre 1989) et au TOGO (Loi N° 83-13 du 05 Juillet 1989) auxquelles sont annexées des barèmes d'indemnisation.

(12) A titre d'exemple : BENIN, GABON

En raison de la gravité des préjudices liés aux accidents de la circulation routière internationale, la loi accorde aux victimes une série d'actions aux fins de parvenir à leur indemnisation. Lesquelles ?

Paragraphe 2 LES POSSIBILITÉS D' ACTIONS DES VICTIMES ET LES DIFFICULTES LIEES A LEUR MISE EN OEUVRE AU PLAN INTERNATIONAL

La victime d'un accident dispose dans nos Etats de deux types d'actions :

- une action en responsabilité de la victime contre l'assuré.
- une action directe de la victime contre l'assureur.

Ces deux types d'actions peuvent être portées devant les juridictions civiles, ou pénales.

Lorsque l'action est portée devant la juridiction pénale, l'intervention de l'assureur pose un certain nombre de problèmes qu'il importe d'étudier.

Pour ce qui concerne l'action en responsabilité de la victime, contre l'assuré, il s'agit d'une action dirigée par la victime contre l'auteur de l'accident. Si cet auteur détient une assurance, la défense de cette action est généralement organisée par son assureur ; car en définitive, c'est l'assureur qui, par son obligation de garantie née du contrat, devra supporter le poids définitif de l'indemnisation.

Quant à l'action directe de la victime contre l'assureur du responsable de l'accident, sa base légale est l'article 53 de la loi française du 13 juillet 1930 sur les contrats d'assurances terrestres. Par ailleurs, la mise en œuvre de l'action directe dans le cadre de l'accident à caractère international a suscité des divergences jurisprudentielles.

En effet, " l'action directe de la victime est soumise à la loi du lieu de survenance de l'accident ".

En dépit des problèmes rencontrés à la mise en œuvre de l'action directe, elle demeure un droit pour la victime. Tout autre est le problème de l'intervention de l'assureur au procès.

Lorsque les parties ne s'entendent pas pour le règlement à l'amiable de l'indemnité, les victimes ou leurs ayants-droit saisissent généralement les juridictions pour le bénéfice de cette indemnité. Dans ce cas, ils saisissent :

- soit la juridiction civile. Il s'agit là d'une action en indemnité. La défense de cette action est exercée par l'assuré ou par l'assureur dans le cadre de l'action directe de la victime,
- soit la juridiction pénale. Il s'agit d'une action publique en répression exercée contre le responsable. Dans ce cas, la victime ou ses ayants-droit sont admis à se constituer partie civile devant cette juridiction en vue de bénéficier de l'indemnité réparatrice.

La défense à l'action pose alors quelques problèmes puisque l'assureur n'est pas une personne responsable au sens du droit pénal.

Au BENIN par exemple, l'intervention de l'assureur au procès pénal est facultative ; dans d'autres législations comme le Cameroun, le Togo, injonction est faite à l'assureur d'intervenir au procès pénal afin d'éviter les situations périlleuses pour les victimes.

L'adaptation du droit commun de la responsabilité civile à l'indemnisation des préjudices liés aux accidents à caractère international comporte des inconvénients qu'il importe d'analyser.

Section 2 - LES INCONVENIENTS DE L'APPLICATION DU DROIT COMMUN DE LA RESPONSABILITE CIVILE

En matière d'accidents de la circulation routière internationale, le principe appliqué est celui de la loi du lieu du délit. L'application de ce seul principe comporte des inconvénients liés, d'une part aux procédures d'exécution des décisions et d'autre part aux parties.

Paragraphe 1 - LES OBSTACLES LIES A L'EXECUTION DES DECISIONS

Le règlement d'un litige à caractère international se heurte à plusieurs obstacles. D'abord les décisions judiciaires ne sont pas vite rendues du fait de la lenteur dans le déroulement de l'instance. Ensuite, une fois la décision rendue, il importe de la porter à la connaissance des parties qui peuvent être domiciliées à l'étranger.

Aussi, le règlement des litiges comportant un élément d'extranéité ne peut-il être soumis qu'au propre fonctionnement du tribunal saisi.

Dans le cadre de l'accident à caractère international, la victime ou ses ayants-droit peuvent saisir, comme nous l'avons mentionné précédemment, soit la juridiction pénale, soit la juridiction civile du lieu du délit où généralement, les jugements sont souvent rendus par défaut du fait de l'absence des parties concernées. Mais ces décisions ont une force exécutoire.

En somme, la lenteur dans le déroulement de l'instance, la longueur de la procédure d'exécution des décisions, puis les difficultés liées à cette mise à exécution des décisions rendues dans l'Etat tiers ne sont pas sans inconvénients sur la situation des parties en présence.

Paragraphe 2 - LES INCONVENIENTS POUR LES PARTIES

L'application du droit commun de la responsabilité civile aux accidents à caractère international et les obstacles liés à l'exécution des décisions rendues ont des effets sur les parties.

Les victimes aussi bien que les compagnies d'assurance ont des difficultés, les premières pour l'obtention des indemnités qui leur sont allouées par les tribunaux, les seconds pour le paiement des indemnités.

Ainsi, lorsque le véhicule d'immatriculation étrangère est couvert par une assurance souscrite dans un Etat tiers, il est de l'intérêt des victimes que la décision de condamnation soit mise à exécution dans cet Etat. Le suivi de cette exécution incombe le plus souvent aux Avocats en charge de dossiers. Ces derniers saisissent les compagnies d'assurance concernées et au besoin des Huissiers. Ceux-ci contraignent les compagnies à libérer l'indemnité aux moyens des mesures de coercition. (Telles que les saisies conservatoires, saisies-arrêts et les saisies-exécutions).

Autres difficultés, les fausses attestations d'assurance et les compagnies fictives : certains véhicules d'immatriculation étrangère franchissent frauduleusement les frontières Togolaises sans être couverts par une assurance. Ce sont surtout ceux provenant des pays anglophones où l'on rencontre plusieurs compagnies d'assurance et qui détiennent le plus souvent, de fausses attestations d'assurance délivrées par des compagnies fictives.

Lorsque ces véhicules causent des préjudices aux victimes, ces dernières peuvent se trouver face à des responsables insolubles, même si la décision judiciaire rendue à cet effet reçoit exequatur, la victime reste sans pouvoir obtenir, l'indemnité qui lui a été allouée.

Les difficultés rencontrées par les compagnies d'assurance dans le règlement des sinistres à caractère international sont multiples.

Mais lorsque l'accident comporte des éléments d'extranéité, le contact entre l'assureur, la victime ou son représentant n'est pas toujours aisé. De même, en raison du pouvoir souverain du juge, les tribunaux accordent des montants exorbitants d'indemnité aux victimes.

D'une manière générale, l'absence d'un texte spécifique réglementant l'indemnisation des préjudices liés aux accidents de la circulation routière dans certains de nos Etats et l'adaptation du droit commun de la responsabilité civile ont eu des conséquences sur la situation des divers acteurs impliqués dans le jeu " assureur, assuré, victime". Dans d'autres pays tels que la Côte-d'Ivoire, le Cameroun et le Togo, il existe des législations spécifiques pour l'indemnisation des préjudices liés aux accidents de la circulation routière.

Avec l'institution de la carte brune CEDEAO, la situation de la victime va s'améliorer.

Mieux l'adoption des dispositions du Code CIMA dans un cadre communautaire contribue à l'amélioration de la situation des acteurs en présence.

2ème Partie :

**LES SOLUTIONS D'APPROCHE :
LA CARTE BRUNE CEDEAO ET
LE CODE CIMA**

Les difficultés de règlement des sinistres provenant des accidents de la route intervenus hors du pays d'origine des automobilistes risquaient de freiner le développement du transport routier et des échanges inter-Etats et d'une certaine manière, l'intégration économique régionale tant recherchée.

En vue de remédier à ces difficultés, certains Etats ont institué en 1982, la carte Brune CEDEAO (13) et adopté en 1992 le Code CIMA (14).

En effet, la carte Brune CEDEAO procure aux citoyens de la communauté, une garantie Responsabilité Civile pour tous non-résidents traversant un territoire étranger, tandis que le Code CIMA protège la victime et tient compte des possibilités financières des compagnies.

Aussi, la garantie qu'offre la Carte Brune s'étend-elle à tous les pays de la CEDEAO qui sont en même temps membres des pays de la CIMA, pour lesquels elle ne paraît vraiment pas légalement nécessaire.

Par contre, ces pays cohabitent géographiquement avec des pays anglophones ou lusophones que le Code CIMA ne couvre pas. Cette situation crée raisonnablement dans la pratique un double emploi très fâcheux auquel il faudra trouver des solutions justes et pertinentes.

(13) Il traite de la gestion des sinistres

(14) Il concerne l'harmonisation des lois

Chapitre 1 :

**CARACTERE ALTERNATIF DE
L'EXECUTION DES DEUX CONVENTIONS**

L'exécution concomitante des deux conventions dans des pays habitant la même zone géographique pose des problèmes réels.

Le transporteur qui part du Nigeria pour la Côte-d'Ivoire traverse deux zones anglophones (Nigeria, Ghana) pour lesquels, la Carte Brune est nécessaire et une zone francophone (Bénin, Togo, Côte-d'Ivoire) à la fois membres de la CEDEAO et de la CIMA.

Au plan juridique général, le Conseil des Bureaux de la Carte Brune CEDEAO gère à travers les Bureaux Nationaux, la délivrance, moyennant surprime, à la demande des assurables, d'attestations d'assurance Responsabilité Civile aux Etats membres de cette organisation dont certains ne sont pas membres de la CIMA. La CIMA couvre l'Afrique Centrale et sept sur seize Etats membres de la CEDEAO (13).

L'application alternative des deux conventions garantit-elle la protection des victimes d'accidents de la route ou pérennise-t-elle la sécurité au niveau de la circulation automobile internationale ? Il se pose donc des problèmes d'harmonisation et de compatibilité.

Section 1 - LA CARTE BRUNE CEDEAO

Le système de la Carte Brune CEDEAO est une cellule de gestion par excellence des sinistres internationaux. Il est créé par seize Etats de l'Afrique de l'Ouest, et animé par des Bureaux régulièrement constitués selon les modalités du Protocole A/PI/5/82 du 29 Mai 1982. (15)

(15) Il existe une exécution dualiste des deux conventions dans ces pays : BENIN, BURKINA FASO, COTE-D'IVOIRE, NIGER, MALI, SENEGAL, TOGO.

(16) Voir Annexe II

Sa mission, réserver un meilleur sort aux sinistres survenus du fait ou à l'occasion de la circulation automobile internationale au sein de l'espace CEDEAO.

Le système de la Carte Brune repose donc sur le dynamisme des Bureaux Nationaux qui doivent être solvables et solidaires pour régler rapidement et de manière équitable les sinistres internationaux.

L'originalité du système réside dans le fait que, dorénavant, les victimes ou leurs avocats devront s'adresser directement aux Bureaux Gestionnaires du lieu de l'accident pour obtenir une réparation juste et rapide.

L'automobiliste bénéficie d'une liberté psychologique qui le délivre des craintes qui pourraient l'assaillir en cas d'accident dans un territoire autre que le sien.

Examinons d'une part le fonctionnement du système et d'autre part, les difficultés liées à son application.

Paragraphe I - LE FONCTIONNEMENT DU SYSTEME DE LA CARTE BRUNE

Le fonctionnement du système, tel qu'il est prévu dans le Protocole et dans l'accord Inter-Bureaux (17) tient d'ailleurs compte de la nécessité d'éliminer les complications qu'entraînaient auparavant les longs délais dus à une procédure.

Tout se passe désormais comme si chaque compagnie d'assurance membre d'un Bureau National se départit de sa compétence internationale en matière de gestion des sinistres étrangers et la remet au Bureau National qu'elle a intégré. Les Bureaux doivent régler les sinistres et exercer un recours contre leurs compagnies membres. Les sinistres sont donc réglés de Bureau à Bureau. Mais sur le terrain des règlements, se pose le problème épineux du caractère hétéroclite des législations.

(17) Grâce à cet accord, les victimes d'accidents trouvent sur place, dans leur pays, en la personne du Bureau local, un organisme habilité à régler l'indemnité aux lieux et place du lointain assureur étranger

Paragraphe II - LES DIFFICULTES LIEES A L'APPLICATION DU SYSTEME

Les problèmes engendrés par l'application du système sont d'ordre économique, juridique et social.

En effet, la diversité des législations en matière d'assurance responsabilité civile constitue un problème majeur pour le système.

Le voisinage entre pays ayant non seulement des traditions juridiques très différentes, mais aussi et surtout des capacités financières et des niveaux de vie souvent incomparables, fait que certains marchés d'assurance sont forcément exposés à des déséquilibres très graves résultant de l'application du système.

Si la loi applicable demeure celle du lieu de l'accident, il en résulte que la jurisprudence en vigueur au lieu du sinistre sera celle valable pour le cas d'accidents mettant en jeu la garantie. C'est le cas par exemple d'un accident survenu au Nigéria dont l'auteur est Béninois et la victime Nigériane. La victime ne pourra pas, comme c'est le cas dans le système traditionnel, assigner le responsable et son assureur devant une juridiction Béninoise. C'est le Bureau Gestionnaire (Bureau National du Nigéria) qui est seul habilité à procéder au règlement du dommage. Dans ce cas précis, la victime risque d'être privée de certains avantages, car au Nigeria, en matière d'indemnisation d'accidents de la route, les préjudices esthétiques, d'agrément et moral, par exemple, ne sont pas pris en compte. La victime, qui aurait pu bénéficier des dispositions béninoises plus favorables en la matière, se trouve donc lésée.

Nul n'ignore que des indemnisations assez substantielles sont souvent allouées par certaines juridictions.

L'intérêt de l'automobiliste de la CEDEAO est d'être garanti quelque soit la loi applicable en vertu du Protocole, tandis que les Assureurs vendeurs de la Carte Brune, sont souvent réticents à courir une responsabilité jugée par les tribunaux étrangers, sur

la base d'une loi étrangère, dans un pays dont ils connaissent mal le droit, où ils n'auraient pas de représentants.

Enfin pour remédier à cet état de chose, les pays francophones de la CEDEAO de concert avec ceux de l'Afrique Centrale ont trouvé voies et moyens pour moraliser la gestion de leurs compagnies et calibrer le coût des réparations en optant pour la protection sociale des victimes. Les Anglophones quant à eux ont entamé une restructuration de leurs marchés nationaux d'assurances.

Section 2 - LA POLICE CIMA ET LES DISPOSITIONS DE SON ARTICLE 204

Le groupe des pays francophones de la zone CEDEAO avec ceux de l'Afrique Centrale, face à leurs besoins de réforme de leurs législations en matière d'assurance ont opté pour l'adoption d'un code unique de l'assurance dénommé Code CIMA.

L'objet de ce code est d'organiser les marchés des pays concernés, en fixant des règles communes relatives au contrat d'assurance, aux obligations d'assurance, aux procédures et bases d'indemnisation des préjudices résultant des accidents de la circulation.

Bref, une réforme pour assainir leur marché qui souffrait depuis longtemps de maux divers.

Entre autres réformes, le code a consacré à travers son article 204, une extension automatique de garantie sans surprime pour la Responsabilité Civile dans les quatorze pays signataires.

Un problème se pose : des pays signataires du Protocole de la Carte Brune et du traité CIMA, se démènent dans une dualité au niveau de l'application de deux conventions internationales sur la Responsabilité Civile.

Paragraphe 1 - L'EXECUTION DES DEUX CONVENTIONS

Dans les différents pays où il existe une exécution dualiste des deux conventions, les assurables sont obligés de détenir deux cartes d'assurance.

Par contre, les pays n'ayant pas de frontière immédiate avec les pays anglophones continuent d'appliquer la police CIMA sans toutefois bénéficier des services des Bureaux Nationaux en cas de sinistres. Cela signifie fort bien que, dans la gestion des sinistres internationaux, de véritables problèmes de management de la structure chargée du règlement des sinistres se posent.

Paragraphe 2 - L'ARTICLE 204 DU CODE CIMA ET SON APPLICATION

L'article 204 du Code CIMA dispose que la garantie de la Responsabilité Civile s'étend à l'ensemble des Etats membres de la CIMA.

Dans la pratique, cet article a commencé à poser des problèmes dans les rapports entre les deux conventions.

En effet, cet article semble accorder à tout conducteur porteur de la Carte d'Assurance CIMA, la possibilité de voyager dans les pays membres du Traité CIMA sans qu'il ait besoin d'une attestation spéciale. En clair, l'automobiliste Malien n'a plus besoin de la Carte Brune ni d'une quelconque carte internationale pour se rendre au BURKINA FASO, en COTE-D'IVOIRE ou au NIGER. Sa carte d'assurance interne lui suffit amplement pourvu que, et pour les besoins du contrôle, il ait apposé le certificat sur le véhicule.

Si cette interprétation s'avérait exacte, elle constituerait un véritable danger pour le système de la Carte Brune et pour les assureurs de la zone CIMA. En effet, elle signifierait qu'à l'intérieur de la CEDEAO, il existerait une " zone préférentielle CIMA " composée de sept pays, à l'intérieur de laquelle, la circulation pourrait se Faire sans Carte Internationale.

Le problème important qui pourrait se poser à l'assuré lorsqu'il est impliqué dans un accident sur le Territoire étranger est qu'il n'aura pas de Bureau gestionnaire pour s'occuper de son sinistre puisqu'il n'est pas détenteur de la Carte Brune.

Au demeurant, son sinistre sera forcément pris en charge par son assureur d'origine qui ne pourra pas lui opposer la non existence d'une extension territoriale.

Les sept pays membres en même temps de la CEDEAO et de la CIMA, deux traités dont les sphères d'application spatiale diffèrent ne commettent-ils pas une " infraction " ou un " simple boycottage " par rapport au système de la Carte Brune CEDEAO instauré depuis 1982 ?

Les deux conventions sont elles complémentaires ou antinomiques ?

Ces questions fondamentales trouvent leurs réponses dans le principe de l'effet relatif des conventions, la règle internationale " Pacta sunt servanda " (les traités doivent être respectés).

Chapitre 2 :

**LES EFFETS RELATIFS DES DEUX
CONVENTIONS**

Selon l'article 1384 du Code Civil, les conventions légalement formées tiennent lieu de loi aux parties ”.

**Section 1 : L'APPLICATION DUALISTE DES DEUX
CONVENTIONS**

Selon ce principe, les deux conventions devraient s'appliquer. Mais sur le plan du Droit International Privé se pose le droit applicable en matière d'accidents de la circulation routière internationale.

Raisonnablement, la loi applicable est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

A ce niveau, aucun problème ne se pose. La question fondamentale est de savoir quelle structure devra faire aboutir rapidement les réclamations des victimes du fait d'un accident de circulation internationale.

Il est donc clair, qu'il s'agit plus d'un problème pratique en réalité qu'un problème légal ; la loi du lieu de l'accident ayant résolu le droit applicable. Mais comment ce problème de prise en charge est réglé au niveau de chaque convention.

Paragraphe 1 - AU REGARD DE LA CARTE BRUNE

Le système de la Carte Brune repose, comme la carte verte, sur une idée fort simple.

L'Etat qui instaure un système d'assurance obligatoire n'entend pas qu'il soit, sinon violé, du moins troublé par l'entrée sur son territoire de véhicules non assurés ou mal assurés.

En fait, lorsqu'un véhicule se présente à la frontière, deux questions se posent :

- est-il assuré et à des conditions suffisantes au regard de la loi du pays d'accueil ?
- Comment seront prouvées l'existence et les modalités de cette assurance ?

Il n'y a pas, au niveau du système de la Carte Brune, de réponses à ces questions en dehors de la coexistence organisée de systèmes d'assurance nécessairement nationaux et donc différents.

Le protocole A/PA/5/82 du 29 Mai 1982 invitait en effet :

- les assureurs à créer au sein de la Communauté, une organisation dénommée Bureau et qui, dans chaque pays, serait chargée :

- * d'émettre un document de modèle uniforme valant certificat d'assurance
- * de procéder au règlement des sinistres causés par le titulaire d'un tel document émanant d'un Bureau Etranger
- * de rembourser aux Bureaux des autres pays les sommes réglées pour eux pour de tels règlements

- les Etats à accepter, comme preuve d'une couverture conforme à leur loi nationale, les certificats d'assurance émis par les Bureaux.

Le certificat obligatoirement de couleur Brune, est aujourd'hui connu sous le nom " Carte Brune ". Quant aux Bureaux qui les délivrent, ils existent dans les 16 pays de la CEDEAO.

Les Bureaux réunissent dans chaque pays, tous les assureurs agréés pour couvrir le risque de responsabilité civile automobile.

En principe, le Bureau a un statut clair, un Règlement Intérieur. Ces deux textes devraient fixer les buts de l'institution à savoir :

- faciliter aux automobilistes CEDEAO, l'entrée dans les pays de la communauté, en leur délivrant des Cartes Brunnes en tant que Bureau émetteur.

- faciliter le règlement des sinistres causés dans l'un quelconque des pays par des automobilistes titulaires d'une Carte Brune étrangère en tant que Bureau Gestionnaire.

L'ensemble des Bureaux ont constitué entre eux, un conseil des Bureaux dont le Secrétariat Général Permanent est à Lomé (TOGO).

Paragraphe 2 - LA CONVENTION TYPE INTER-BUREAUX

Il existe une convention type entre bureaux qui définit le cadre légal dans lequel les règlements devraient se faire. La convention est conclue bilatéralement entre les Bureaux. Les Bureaux n'existent pas, en effet, indépendamment les uns des autres ; ils n'ont de raison d'être qu'en fonction des obligations réciproques qu'ils prennent entre eux.

Qu'en-est-il au niveau du code CIMA ?

Section 2 - LE CODE CIMA ET LES CELLULES DE GESTION

La question se pose de savoir si l'article 204 a prévu une structure de règlement comme responsable de la gestion des sinistres survenus sous l'empire du Code CIMA.

En effet, le code brille par un silence relatif, laissant chaque compagnie trouver des réponses plus ou moins sûres à des contentieux internationaux.

Paragraphe 1 - L'INEXISTENCE D'UNE CELLULE DE GESTION

Contrairement au système de la Carte Brune, le code CIMA n'a prévu aucune cellule de gestion.

Les rédacteurs du code se sont plus penchés sur le caractère légal du respect des dispositions communautaires CIMA sans toutefois prévoir ou la création d'une cellule de gestion ou la création et la systématisation du Bureau National étendant ainsi la compétence des Bureaux Nationaux créés dans certains Etats, huit ans plus tôt.

Or, la création d'une cellule de gestion des sinistres internationaux répond à un souci : rendre responsable la structure devant gérer et donner une bonne fin aux sinistres. Donc cette cellule est très importante puisque les recours confiés aux compagnies n'ont pas une célérité à l'abri de toute critique. Le réseau de compagnies de même groupe ou non ne règle pas définitivement tous les problèmes.

Paragraphe 2 - LES PROBLEMES RENCONTRES

La liberté laissée aux compagnies en matière de règlement des sinistres crée de sérieux problèmes de suivi des dossiers d'accidents de circulation.

Les compagnies sur le plan local préfèrent s'atteler à leur image de marque en réglant rapidement leurs clients en portefeuille. Du coup, elles donnent une importance relativement moindre aux sinistres survenus hors de leurs frontières. Ce qui est une erreur.

Cette situation laisse la porte ouverte à beaucoup de supputations et de dérapages. Les victimes livrées à elles-mêmes ne savent pas toujours à quel Saint se vouer.

Il eût fallu donc se prononcer sur la procédure à suivre en cas de sinistres survenus sous l'empire du Code CIMA, décider ou non de la compétence des anciens Bureaux créés avant la naissance du Code CIMA.

En tout état de cause, il est clair qu'il faut une déclaration interprétative de l'article 204 sous peine de créer une zone préférentielle CIMA qui pourrait s'avérer préjudiciable à la CIMA elle-même.

CONCLUSION GENERALE

Le système de la Carte Brune CEDEAO ne pourra fonctionner de manière satisfaisante que si au sein des Etats membres, il existe :

- * une organisation du marché de l'assurance,
- * une réglementation dont l'application rigoureuse va permettre d'apprécier la crédibilité des garanties et la fiabilité de son intervention,
- * une pratique et des conceptions juridiques compatibles
- * un système de compensation, des instruments monétaires facilitant les transferts dans des délais raisonnables

Par conséquent, l'harmonisation des législations entre les pays de la CEDEAO s'impose comme une nécessité pressante afin de faciliter une allocation rapide et juste des indemnités.

En instaurant une extension géographique obligatoire aux polices d'assurance Responsabilité Civile, la législation CIMA a voulu faciliter la circulation automobile internationale.

Les Etats d'une même communauté visaient non seulement la libre circulation des biens et des personnes, mais ils souhaitaient que cette circulation se fasse sous la garantie d'un système communautaire bien organisé.

Quelle que soit l'organisation mise en place, il est clair que les systèmes des Bureaux constituent la forme la plus achevée de la protection.

En effet, les cartes internationales d'assurance émises par un Bureau National, par exemple, seraient privées d'une partie, voire de toute leur valeur, s'il n'existait pas des Bureaux Gestionnaires dans d'autres pays pour régler d'éventuels sinistres.

Il ressort que dans chaque Etat, le Bureau émetteur de cartes internationales d'assurance qui est chargé de déclencher l'intervention des Bureaux Etrangers de la communauté comme Bureaux Gestionnaires, va être à son tour, le Bureau Gestionnaire à l'égard de tous les autres.

Ainsi, le système Carte Brune de la CEDEAO et le système Carte Rose en projet de la CEMAC (Communauté Economique et monétaire de l'Afrique Centrale), deviennent des compléments indispensables à la bonne application du Code CIMA en matière de règlement des sinistres internationaux.

Dès lors, il est important que les autorités de la CIMA et de la CEDEAO créent un cadre formel de discussions permanentes pour une meilleure organisation et une performance des Bureaux créés ou à créer.

SIGLES UTILISES

Art	: Article
cf	: Confère
FANAF	: Fédération des Sociétés d'Assurance de droit National Africain
CEDEAO	: Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest
CIMA	: Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance
Doctr	: Doctrine
Ed.	: Edition
in	: Dans
L.G.D.J.	: Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
M.E.F	: Ministère de l'Economie et des Finances
R.G.A.T	: Revue Générale des Assurances Terrestre
T	: Tome

BIBLIOGRAPHIE

I - OUVRAGES GENERAUX

- PICARD et A. BESSON : *Les assurances Terrestres en Droit Français Tome I : le contrat d'assurance, 5ème édition, L.G.D.J. Paris, 1982*
- Y. LAMBERT-FAIVRE : *Droit des Assurances, 5ème édition, Précis DALLOZ, Paris, 1985*

II- OUVRAGES SPECIAUX

- J BROUSSEAU : *La Loi BADINTER, Guide Pratique de l'Indemnisation. L'Argus, Editions Sécuritas, 1986*
- F. COCRAL et L. RIEDMATTEN : *La Responsabilité du fait de l'usage de tous véhicules Terrestres et le contrat d'Assurances, 4ème édition, Société d'Edition et de Publications : l'Assurance Française, 1971*
- F. GRETZ : *Connaître, comprendre la loi du 13 Juillet 1930 sur le contrat d'Assurance 8ème édition, Société d'Edition et de Publications. L'assurance Française, Paris, 1974*

III - PUBLICATIONS DIVERSES

- S.K. ANATSUI : *Le fondement de la Responsabilité en matière d'accidents de la circulation dans les pays anglophones de l'Afrique de l'Ouest in Report du Colloque sur l'harmonisation des lois et usages en matière d'Assurance Direction des Assurances (MEF), Juin 1977*
- Ch - E. CLAEYS : *Les Conventions Inter-Bureaux pour l'indemnisation des victimes d'accidents automobiles en droit international, in Gaz Pal.1966, I doct. 112 - 118*
- Y. DIOP : *Pourquoi la Carte Brune ?*

- J. A. KARGBO

: *Propositions de solution aux problèmes relatifs à la rapidité des règlements dans le cadre du système de la Carte Brune CEDEAO*

-Jean-Julien
CODJOVI

: *La réparation des préjudices corporels dans le code CIMA in l'Assurance Africain Bull. Semestriel de la FANAF N° 18*

- BAKARY KAMARA

: *Les effets du code CIMA sur la pratique de l'assurance dans les pays de la CEDEAO et son influence sur le fonctionnement de la Carte Brune. 14ème Assemblée Générale du Conseil des Bureaux Abuja-Nigéria 21-25 Octobre, 1996*

IV - TEXTES DE LOIS ET CODES

- *Ordonnance N° 89/005 du 13 Décembre 1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation routière au CAMEROUN.*

- *Loi 65/1 du 04 Mars 1965 rendant obligatoire la souscription d'assurance par tout utilisateur d'un véhicule à moteur (J.O.R.D. N° 9 du 1/4/1965*

- *Loi N° 87-06 du 3-6-87 instituant une obligation d'assurance " en matière de circulation de véhicule terrestre à moteur " au TOGO.*

- *Loi N° 89-1291 du 18-12-1989 relative aux procédures et au mode de règlement des sinistres survenus par le fait de véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi-remorques en Côte-d'Ivoire.*

- *Loi N° 89-13 du 05 Juillet 1989 relative à l'indemnisation des victimes corporelles causés par des véhicules terrestres à moteur au TOGO*

- *Code CIMA*

- *Code CIVIL*

V - MEMOIRES

- *LATTIER Rose* : *Le règlement des sinistres dans le système de la Carte Brune CEDEAO , ESACJ, 1987-1988, Université du Bénin, Lomé (Togo)*
- *OUMOROU Adamou* : *L'indemnisation des préjudices causés par les véhicules étrangers au Bénin*

VI - DOCUMENTS

- *Protocole A/P1/5/82 portant création d'une Carte Brune CEDEAO relative à l'Assurance Responsabilité Civile Automobile au tiers in J.O de la CEDEAO*
- *Manuel de Gestion des sinistres Carte Brune CEDEAO*
- *Traité de la CEDEAO et Protocole Annexes.*
- *Rapport d'activités du Secrétaire Général XVe Session du Conseil des Bureaux Bamako, Octobre 1997*

ANNEXES

ETAT DES IMMATRICULATIONS

ANNEXE I

Année	Voitures particulières et commerciales	Camionnettes	Autocars	Véhicules de 3 à 6 T	Véhicules de 6 à 9 T	Véhicules de 9 à 12 T	Véhicules de 12 T +	Véhicules spéciaux	Semi-remorques	Tracteurs routiers	Tracteurs agricoles	Grue sur roues	Total 4 roues	Engins à 2 roues de 50 à 125 T	Engins de 125 cm3	Total 2 roues	TOTAL
Avant	3860	1731	39	500	467	386	17	45	50	124	39	4	7262	436	494	930	8192
1967	870	238	4	23	15	96	13	14	4		8	4	1285	52	157	209	1494
1968	886	281	10	61	51	17	2	10	4	5	13	6	1340	64	119	183	1523
1969	1147	379	4	21	19	164	28	7	27	14	22	6	1836	64	142	206	2042
1970	1399	413		56	6	180	24	35	15	5	20	4	2153	62	148	210	2363
1971	1434	429	8	48	149	20	3	16	65	23	3		2198	229	265	494	2692
1972	1479	386	6	40	118	12	1	30	12	16	4		2104	151	209	360	2464
1973	1567	317	10	21	5	117	13	12	16	3	12		2093	152	282	434	2527
1974	1325	333	4	20	81	29		15	15	20	3		1845	153	370	523	2368
1975	1545	465	27	18	101	22		45	24	29	19		2295	174	389	563	2858
1976	1804	515	30	25	103	60	85	42	80	77	15	5	2841	231	530	761	3602
1977	2084	722	0	150	152	113	0	0	103	74	14	7	3419	1172	921	2093	5512
1978	2335	722	10	13	197	124	0	0	415	98	8	1	3923	2521	1120	3641	7564
1979	2062	1039	0	30	137	114	0	0	60	50	146	6	3644	1185	929	2114	5758
1980	2379	897	13	87	75	57	23	22	52	56	25	5	3691	1140	855	1995	5686
1981	2687	876	27	65	72	53	76	19	40	34	8	7	3964	702	274	976	4940
1982	2600	922	18	39	43	53	27	11	51	53	9	8	3834	889	361	1250	5084
1983	2302	871	15	37	28	25	18	23	47	54	8	2	3430	2485	378	2863	6293
1984	2069	911	19	37	49	47	13	42	50	56	12	7	3312	1998	480	2478	5790
1985	2109	806	27	30	40	41	69	15	93	82	11	2	3325	1578	283	1861	5186
1986	2641	1021	27	34	51	27	105	3	98	73	14	0	4094	1713	226	1939	6033
1987	2998	1005	54	28	66	59	35	9	61	54	6	3	4378	1758	325	2083	6461
1988	2963	927	29	36	78	32	21	15	53	54	12	0	4220	1457	239	1696	5916
1989	2929	911	27	37	67	26	24	15	60	58	9	1	4164	1359	198	1557	5721
1990	3814	1106	59	40	57	69	29	20	63	72	7	0	5336	1252	261	1513	6849
1991	4004	1052	31	40	60	76	21	25	91	81	4	8	5493	1408	193	1601	7094
1992	4302	891	32	50	65	42	54	25	75	93	7	0	5636	1436	205	1641	7277
1993	2577	535	3	40	47	41	25	4	42	56	1	0	3371	679	303	982	4353
1994	3227	710	29	49	48	49	20	2	41	58	5	1	4239	1052	835	1887	6126
1995	6728	853	15	49	59	64	32	4	71	78	4	0	7957	11538	2345	13883	21840
1996	6239	1296	16	103	85	101	36	2	143	152	1		8174	13442	1941	15383	23557
1997	7242	1729	27	123	85	83	65	4	69	81	2		9510	12567	1878	14445	23955
																	0

A/P1/5/82 PROTOCOLE PORTANT CREATION
D'UNE CARTE BRUNE CEDEAO RELATIVE A
L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE
AUTOMOBILE AU TIERS

LES GOUVERNEMENTS DES ETATS MEMBRES DE LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST :

Constatant la croissance rapide du trafic routier international en Afrique, et les problèmes que pose ce trafic dans le domaine de l'Assurance de Responsabilité Civile Automobile :

Conscients de la nécessité de garantir aux victimes des accidents de la route une réparation équitable et prompte des dommages qu'elles ont subis du fait de ces accidents ;

Préoccupés de faciliter à leurs ressortissants automobilistes circulant entre les Etats Membres le règlement des indemnités leur incombant par suite des accidents qu'ils y ont occasionnés et de leur permettre de satisfaire aux obligations qui résultent pour eux des législations ou réglementations locales en la matière ;

Soucieux d'encourager le développement des échanges commerciaux et du tourisme entre les pays d'Afrique ;

Persuadés que l'aménagement d'un système commun pour le règlement des sinistres consécutifs à la circulation internationale des véhicules automobiles entraînera progressivement l'harmonisation souhaitable des législations et réglementations relatives à la responsabilité civile en matière d'accidents de circulation entre les signataires du présent Protocole ;

Désireux d'offrir à leurs marchés d'assurance le moyen de multiplier les liens et les échanges internationaux qui ne peuvent manquer d'être favorables à l'essor de ces marchés ;

Informés des résultats satisfaisants obtenus par le système de carte internationale d'assurance mise en vigueur depuis plusieurs années en Europe ainsi que de l'institution d'un système analogue par les pays arabes ;

Décident d'établir, par le présent Protocole une CARTE BRUNE CEDEAO couvrant la responsabilité civile automobile lorsque le véhicule assuré transite par les territoires des Etats signataires du présent Protocole, cette couverture offrant au moins les mêmes garanties que celles qui sont exigées par les lois en vigueur sur le territoire de chacun des signataires.

Article 1 : FORME DU SYSTEME

1. Le système d'Assurance Responsabilité établi par le présent Protocole a pour base juridique, technique et financière les garanties que procure aux conditions usuelles, une police d'assurance

souscrite auprès d'un assureur autorisé à pratiquer cette catégorie d'opérations dans le pays qui est le point de départ de l'automobiliste se rendant dans un pays membre de la CEDEAO.

2. Le système est fondé matériellement sur une CARTE BRUNE CEDEAO dont les caractéristiques de forme et les garanties qu'elle procure sont définies par les dispositions de l'Article 4 du présent Protocole.

3. La CARTE BRUNE CEDEAO est émise par un Bureau National créé par chaque signataire du présent Protocole conformément aux dispositions de l'Article 5 du présent Protocole. Elle est délivrée aux automobilistes par l'entremise des assureurs auprès desquels ils ont souscrit une police d'assurance responsabilité civile pour circuler dans leur propre pays.

4. Chaque Bureau National assume également pour le compte des assureurs qui en sont membres, d'une part le règlement des sinistres causés à l'étranger par les titulaires des cartes qu'il a émises, d'autre part la gestion des sinistres causés dans les pays par les titulaires des cartes émises par les Bureaux Nationaux des autres signataires du présent Protocole. Il prend éventuellement en charge le règlement des sinistres à titre de caution solidaire, la CARTE BRUNE CEDEAO constituant la preuve de cette caution.

5. Le système établi par le présent Protocole est coordonné et contrôlé dans son fonctionnement juridique, administratif et financier par un Conseil des Bureaux qui groupe obligatoirement tous les Bureaux Nationaux des signataires du présent Protocole.

Article 2 : PARTICIPANTS AU SYSTEME.

1. Sont participants au système à titre principal les signataires du présent Protocole.

2. Sont participants au système à titre subsidiaire les assureurs, quelles que soient leurs structures juridiques ou financières, qui sont habilités par les autorités compétentes de leurs pays d'activité à pratiquer les opérations d'assurance contre les risques de responsabilité civile en matière d'accidents de circulation. La participation des assureurs au présent système est subordonnée à leur adhésion aux Bureaux Nationaux des pays où ils opèrent.

Article 3 : RESPONSABILITE DES PARTICIPANTS.

1. Les obligations d'un signataire du présent Protocole sont les suivantes :

a) Reconnaître la CARTE BRUNE CEDEAO et édicter les dispositions légales et réglementaires portant institution de cette carte, notamment la création de son Bureau National ;

b) Veiller à la Constitution régulière et au fonctionnement de son Bureau National conformément aux dispositions du présent Protocole, ainsi qu'à son adhésion au Conseil des Bureaux et au respect des décisions de ce Conseil :

c) Garantir la solvabilité de son Bureau National :

d) Déposer auprès de sa Banque Nationale ou d'une Banque Commerciale agréée, une lettre de crédit d'un montant équivalent à 174.000 UC afin de garantir l'accomplissement par le Bureau National des obligations qui sont les siennes, conformément aux dispositions de l'Article 5.

e) Des retraits pourront être effectués sur le compte de la Chambre de Compensation de l'Afrique de l'Ouest afin de faire face à tous les engagements relatifs à ce Protocole.

2. Les obligations d'un participant à titre subsidiaire sont les suivantes :

a) Délivrer à ses assurés les CARTES BRUNES CEDEAO leur garantissant une couverture adéquate des risques de responsabilité civile automobile qu'ils encourent dans les pays où ils se rendent :

b) Assumer, sous forme de remboursement au Bureau National, le paiement des indemnités de sinistres ainsi que les frais accessoires y afférents :

c) Subvenir aux dépenses de fonctionnement du Bureau National et, par l'entremise de celui-ci aux dépenses de fonctionnement du Conseil des Bureaux.

Article 4 : CARTE BRUNE CEDEAO.

1. Il est créé par le présent Protocole, une CARTE BRUNE CEDEAO.

2. Cette Carte est d'un modèle strictement uniforme arrêté par décision du Conseil des Bureaux. Celui-ci peut seul en modifier le format, la présentation typographique, la couleur et le contenu.

3. La Carte mentionne notamment : le nom et l'adresse du Bureau National qui l'a émise, l'indication de l'assureur qui garantit le véhicule automobile ; l'identité de l'assuré ; l'identification du véhicule ; la période de validité de la carte ; son numéro d'ordre individuel, la liste des pays où elle est valable ; le nom et l'adresse dans chacun de ces pays du Bureau National auprès duquel l'assuré devra faire la déclaration du sinistre en cas d'accident. Elle est signée par l'assureur et par l'assuré.

4. La garantie procurée par la CARTE BRUNE CEDEAO couvre la responsabilité civile encourue par le titulaire de cette carte conformément aux lois de chaque pays adhérent où il se rend.

5. Nonobstant les termes de la police d'assurance sur la base de laquelle elle est délivrée, la carte procure toutes les garanties exigées par la loi ou

la réglementation sur l'assurance automobile obligatoire dans le pays où est survenu l'accident. Ces garanties restent soumises aux conditions et limitations que contient la police d'assurance si ces conditions et limitations sont permises par la loi ou la réglementation du pays signataire du présent Protocole où est survenu l'accident.

6. La CARTE BRUNE CEDEAO vaut attestation d'assurance sur le territoire du signataire du présent Accord où la présentation d'une telle attestation est exigée pour la circulation des véhicules automobiles soit à l'intérieur du territoire national soit aux frontières.

7. Lorsque, au regard de la législation d'un Etat signataire, l'assurance automobile n'est pas obligatoire, la garantie que procure la CARTE BRUNE CEDEAO correspond à la responsabilité civile résultant pour l'automobiliste de la législation et de la réglementation générale en vigueur dans le pays où survient l'accident telles qu'elles sont interprétées et appliquées par les Autorités locales de l'ordre judiciaire ou administratif.

8. Pendant sa période de validité, la CARTE BRUNE CEDEAO doit constituer la preuve de l'existence d'une police d'assurance. Elle ne sera effective qu'au cas où la garantie originale est valable.

Article 5 : LES BUREAUX NATIONAUX.

1. Le statut de chaque Bureau National est défini par les dispositions légales en vigueur, pour cette catégorie d'établissement, sur le territoire de signature du présent accord. Son mode de fonctionnement est déterminé par l'acte qui le crée.

2. Conformément au paragraphe 2 de l'article 2, chaque Bureau National est composé des assureurs agréés par les Autorités locales de contrôle d'assurance pour la couverture des risques de responsabilité civile automobile. L'assureur doit solliciter son admission au Bureau National et fournir à celui-ci toutes les garanties qu'il exige. Dans un pays signataire du présent Protocole ou une seule compagnie d'assurance d'Etat détient le monopole de toutes les opérations d'assurances, le Gouvernement de ce pays peut demander à cette compagnie de faire office de Bureau National.

3. Le financement du Bureau National est assuré par les cotisations de ses adhérents. Le montant et les modalités de versement des cotisations sont fixés lors de l'adhésion.

4. Les adhérents s'engagent à mettre à la disposition du Bureau National, sur simple demande de celui-ci à titre d'avance les sommes nécessaires à son fonctionnement.

5. La dissolution d'un Bureau National n'intervient que sur décision du Gouvernement du pays signataire du Présent Protocole qui en prend l'initiative. Cette décision dont notification doit

être faite au Conseil du Bureau au moins six mois avant la liquidation du Bureau National, en fixe les conditions et les modalités.

6. Le Bureau National intervient soit en tant qu'organisme émetteur de CARTES BRUNES CEDEAO soit en tant que gestionnaire des engagements afférents aux CARTES BRUNES CEDEAO par les autres Bureaux Nationaux.

A. — Le Bureau National, Organisme Emetteur

a) Fait imprimer les cartes et les affecte d'un numéro d'ordre dans une série unique ; il les délivre sur demande aux assureurs qui sont ses adhérents. Ces assureurs doivent tenir un contrôle leur permettant d'identifier les titulaires de cartes et les mentions figurant sur ces dernières ; ils s'interdisent de délivrer des cartes à d'autres personnes qu'à leurs propres assurés ayant souscrit une police d'assurance contre les risques de responsabilité civile automobile ;

b) Donne à chacun des Bureaux Nationaux des autres signataires du présent accord un mandat général les habilitant à recevoir toutes déclarations et demandes relatives aux sinistres occasionnés sur leur territoire par les titulaires des cartes qu'il a émises ; à instruire les dossiers de ces sinistres et à régler les indemnités sur demande appuyée des pièces justificatives habituelles ;

Il effectue au profit du Bureau National du pays qui a versé les indemnités, les remboursements suivants :

i) le montant total des sommes payées au titre des dommages-intérêts, frais ou débours, ou lorsque le règlement a lieu sur accord amiable des sommes correspondant à ce règlement y compris les frais convenus. En aucun cas le remboursement ne porte sur des amendes pénales.

ii) les dépenses effectivement engagées en vue de l'instruction et du règlement de la réclamation ;

iii) la taxe de gestion calculée à raison d'un pourcentage du montant des dommages-intérêts et des frais de débours légaux ou du règlement amiable. Ce pourcentage est fixé à l'avance et d'une manière générale par le Conseil des Bureaux ;

c) Effectue les remboursements calculés sur les bases ci-dessus y compris le minimum de taxe de gestion, même lorsque la réclamation a été réglée sans donner lieu à paiement au tiers lésé. Les remboursements sont payables au siège du Bureau National qui les demande, dans la monnaie de son pays et sans qu'il n'ait à supporter aucun frais de change ni de transfert ;

d) Paie un intérêt sur la somme due au taux de 8 % décompté depuis la date de la demande jusqu'au jour de la remise si, après un délai de trois mois à compter de la date de demande de remboursement, le règlement n'a pas été reçu.

B. — Le Bureau National, Organisme Gestionnaire

a) Doit, aussitôt qu'il est informé qu'un accident est occasionné dans un pays signataire par le titulaire d'une CARTE BRUNE CEDEAO émise par le Bureau National d'un autre pays signataire du présent Protocole, agir au mieux des intérêts de ce Bureau. Aussitôt saisi d'une demande en dommages-intérêts, il procède aux vérifications nécessaires relatives aux circonstances de l'accident ; sur la base de ces vérifications il informe le Bureau émetteur et prend toutes mesures administratives ou extra-judiciaires qui lui paraissent utiles. Sur le plan judiciaire, le Bureau, en tant qu'organisme gestionnaire, a qualité d'ester en justice. Si la demande est inférieure au montant fixé par accord particulier avec chacun des autres Bureaux émetteurs, il est libre d'effectuer un règlement transactionnel. Si la demande est supérieure au montant ainsi fixé, il est tenu d'obtenir avant tout règlement, l'assentiment préalable du Bureau émetteurs ;

b) Ne doit pas, en connaissance de cause, confier ou abandonner la prise en charge de la demande à un assureur ou à toute personne susceptible d'avoir un intérêt dans l'accident à l'origine du dommage ;

c) Est fondé, lorsqu'une indemnité dépassant 8696 UC des Etats-Unis devient exigible, à exiger du Bureau émetteur que celui-ci charge une banque ou un établissement financier de mettre immédiatement à sa disposition une somme correspondant au montant estimé de l'indemnité.

Article 6 : LE CONSEIL DES BUREAUX.

Il est créé par le présent Protocole un Conseil des Bureaux, ci-après dénommé « le Conseil ».

2. Le Conseil est composé d'un représentant titulaire et représentant suppléant de la CEDEAO ainsi que d'un représentant titulaire et d'un représentant suppléant de chaque Bureau National. Il choisit en son sein, suivant un système de rotation par ordre alphabétique et pour une durée d'un an, un Président, et un Vice-Président en l'absence desquels les membres présents désignent celui d'entre eux qui préside la séance.

3. Le Conseil devra tenir sa première réunion au plus tard deux mois après l'entrée en vigueur du présent Protocole au Secrétariat Exécutif de la CEDEAO où sera fixé provisoirement le siège du Conseil des Bureaux en attendant que le Conseil se prononce sur son siège.

4. Le Conseil se réunit au moins une fois par an, au lieu et date qu'il fixe lui-même. A l'initiative de son Président ou à la demande du tiers au moins de ses membres, le Conseil peut être réuni par convocation adressée à ses membres au moins trente jours avant la réunion.

5. Le Conseil arrête l'ordre du jour de ses réunions. Il ne délibère que sur les questions inscrites à l'ordre du jour. Sont obligatoirement inscri-

tes à l'ordre du jour, les questions posées par écrit au Président dix jours au moins avant la réunion par un quart au moins de ses membres.

6. Chaque membre du Conseil dispose d'une voix. A l'exception des décisions précisées au paragraphe 12 de l'Article 6, les décisions sont prises à la majorité des voix, la moitié au moins des membres étant présents ou représentés.

7. Le Conseil désigne son Président pour la période d'un an pour coordonner les activités du Conseil.

8. Le Conseil arrête son budget annuel et fixe la contribution annuelle à verser par les membres qui doit être d'un montant égal pour chacun d'entre eux.

9. Le Conseil reçoit une mission générale d'orientation, de coordination et de contrôle sur l'ensemble du système d'Assurance CEDEAO institué par le présent Protocole.

10. Le Conseil détermine la forme et le contenu de la CARTE BRUNE CEDEAO.

11. Le Conseil coordonne le fonctionnement des Bureaux Nationaux. Il établit à cet effet une convention-type inter-Bureaux qui doit être signée par tous les Bureaux et à laquelle il peut seul apporter des modifications. Cette convention fixe notamment les montants maxima des délégations de pouvoirs de règlements que les Bureaux Nationaux se consentent entre eux et le minimum de taxe de gestion qu'ils se remboursent pour chaque dossier géré par eux.

12. Tout différend entre deux ou plusieurs Bureaux Nationaux touchant à l'interprétation ou à l'application du présent Protocole est soumise au Conseil. Le Conseil statue lui-même sur le litige à la majorité absolue. La décision intervenue est définitive et engage les parties en cause. Elle est communiqué à l'ensemble des Bureaux Nationaux et le Conseil veille à son exécution.

13. De sa propre initiative ou à l'initiative de tout gouvernement signataire du présent Protocole, le Conseil étudie et s'il l'estime utile, propose des modifications à la législation ou à la réglementation des pays adhérents au présent Protocole, en vue, soit d'améliorer le fonctionnement du système de la CARTE BRUNE CEDEAO soit d'harmoniser les régimes de réparation des dommages occasionnés par les accidents de la route, soit de renforcer la prévention de ces accidents.

ARTICLE 7 : RETRAITS ET EXCLUSIONS.

1. Toute partie au présent Accord peut à tout moment se retirer après expiration d'un délai d'une année à partir de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole après avoir donné au Secrétariat Exécutif de la CEDEAO un préavis écrit d'un an.

Le retrait prend effet douze (12) mois après la date où le préavis a été reçu par le Secrétariat Exé-

cutif, période au cours de laquelle la partie sortante reste tenue de s'acquitter des obligations financières qui lui incombent dans le cadre du Présent Protocole.

Tout adhérent cessant pour quelque cause que ce soit, de faire partie du Bureau National, reste tenu des engagements pris par le Bureau pendant la durée de son adhésion.

2. Si une partie ne respecte pas ses obligations dans le cadre du présent Protocole et que ce non-respect porte de façon notoire atteinte à l'application du présent Protocole les Chefs d'Etat et de Gouvernement peuvent au moyen d'une résolution, exclure cette partie du présent Protocole.

3. Le Conseil des Bureaux détermine tout règlement de comptes avec toute partie sortante ou exclue. La partie sortante ou exclue ne sera pas déchargée de ses obligations jusqu'à l'extinction de toutes ses responsabilités existantes :

Article 8 : REVISION ET AMENDEMENT

1. Toute partie au présent Protocole peut soumettre des propositions en vue de l'amendement ou de la révision du présent Protocole.

2. Toutes les propositions sont soumises au Secrétariat Exécutif qui les communique aux Etats Membres, trente (30) jours au plus tard après leur réception. Les Chefs d'Etat et de Gouvernement étudieront les amendements ou les révisions après un préavis d'un mois aux parties.

Article 9 : ENTREE EN VIGUEUR

1. Le présent Protocole rentre en vigueur à titre provisoire dès sa signature par les Chefs d'Etat et de Gouvernement et définitivement après sa ratification par au moins sept (7) Etats signatures conformément aux règles constitutionnelles de chaque Etat Membre.

2. Le présent Protocole sera déposé auprès du Secrétariat Exécutif de la Communauté qui transmettra des copies certifiées conformes de ce document à tous les Etats Membres, leur notifiera la date de dépôt des instruments de ratification et l'enregistrera auprès de l'Organisation de l'Unité Africaine et de l'Organisation des Nations Unies et auprès de toutes autres Organisations désignées par le Conseil.

EN FOI DE QUOI, NOUS CHEFS D'ETAT ET DE GOUVERNEMENT DE LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE DES ETATS DE L'AFRIQUE DE L'OUEST AVONS SIGNE LE PRESENT ACCORD.

FAIT A COTONOU CE 29 MAI 1982 EN UN SEUL EXEMPLAIRE ORIGINAL EN ANGLAIS ET EN FRANÇAIS, LES DEUX TEXTES FAISANT EGALEMENT FOI.

<i>Paragraphe I - Le fonctionnement du système de la Carte Brune.....</i>	<i>17</i>
<i>Paragraphe II - Les difficultés liées à l'application du système.....</i>	<i>17</i>
<i>Section II - La police CIMA et les dispositions de son article 204.....</i>	<i>19</i>
<i>Paragraphe I - L'exécution des deux conventions.....</i>	<i>19</i>
<i>Paragraphe II - L'article 204 du code CIMA et son application.....</i>	<i>20</i>
<i><u>Chapitre II</u> - Les effets relatifs aux deux conventions.....</i>	<i>22</i>
<i>Section I - L'application dualiste des deux conventions.....</i>	<i>22</i>
<i>Paragraphe I - Au regard de la Carte Brune.....</i>	<i>22</i>
<i>Paragraphe II - La convention type-inter Bureaux.....</i>	<i>24</i>
<i>Section II - Le code CIMA et les cellules de gestion.....</i>	<i>25</i>
<i>Paragraphe I - L'inexistence d'une cellule de gestion.....</i>	<i>25</i>
<i>Paragraphe II - Les problèmes rencontrés.....</i>	<i>26</i>
<i>CONCLUSION GENERALE.....</i>	<i>27</i>

Bibliographie

ANNEXES