

CONFERENCE INTERAFRICAINNE DES MARCHES D'ASSURANCES (CIMA)



INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES (IIA)

Institution Spécialisée et Autonome de la CIMA

BP 1575 Yaoundé – Tél : (+237) 22 20 71 52

FAX : (+237) 222 20 71 54



**RAPPORT DE STAGE DE FIN DE FORMATION
MAITRISE EN SCIENCES ET TECHNIQUES DES ASSURANCES**

THEME :

PROBLEMATIQUE DE LA PRISE EN CHARGE PAR LES ASSUREURS DES
VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILE : CAS DE L'AFRICAINNE DES
ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE (AAGE).

Présenté et soutenu par :

Letycia ROKU GAETJENS

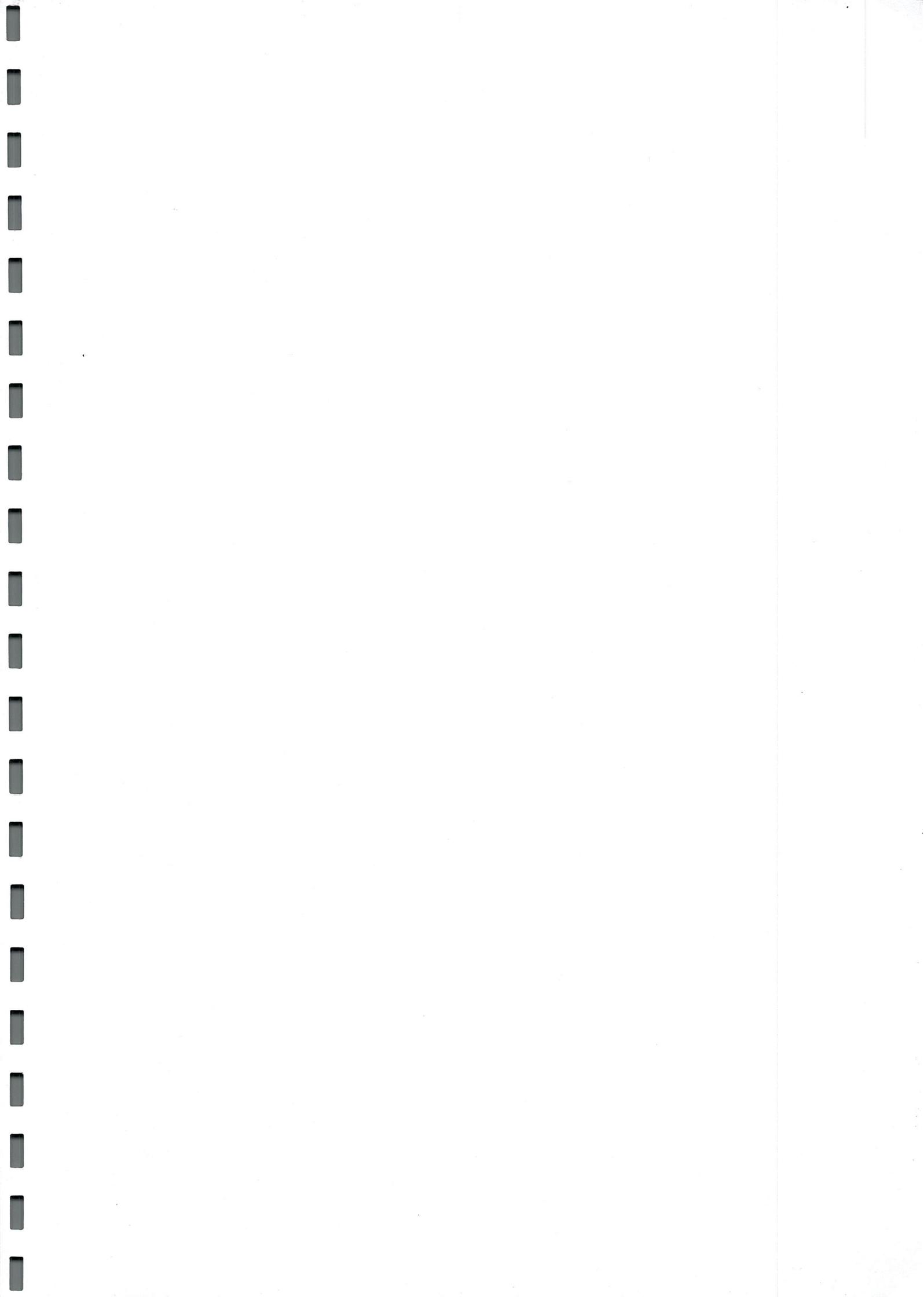
Etudiante en MST-A à l'IIA
de Yaoundé

Encadreur :

M. METINHOUE Roland
Directeur Général AAGE

10^{ème} Promotion

2010-2012



DEDICACE

Au Dieu tout puissant qui par sa miséricorde et son amour m'a accordé la persévérance, la santé et les capacités requises pour mener à terme ce travail.

À toute ma famille qui m'a encouragé et soutenu sur tous les plans :

- Mon père, **Feu M. Augusto ROKU** ;
- Ma mère, **Mme Anastasia GAETJENS** ;
- Mes frères et sœurs : **Alicia, Yourdy, Cristela, Augusto et Ana ROKU GAETJENS** ;
- Ma grande mère **Señora Hermosa GAETJENS BEHOLI**, pour toutes ses bénédictions et ses prières.

REMERCIEMENTS

Ce travail est le résultat de la contribution d'un nombre important de personnes qui n'ont cessé de m'apporter un constant soutien dans le cadre de ma formation. Aussi mes remerciements vont à :

M. DOSSOU-YOVO Roger Jean Raoul, Directeur Général de l'IIA et tout le corps administratif et le corps enseignant, pour l'encadrement et les enseignements qui m'ont permis de mener ce travail à son terme.

M. SOUHOUIN Mouftaou, ancien Directeur Général de l'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale (AAGE) qui m'a accueilli et a permis que j'effectue mon stage académique au sein de sa structure.

M. METINHOUE Roland, Directeur Général de l'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale (AAGE) qui a bien voulu malgré ses multiples occupations m'encadrer à travers ses conseils et sa dynamique.

Tout le personnel de l'AAGE, pour la bonne ambiance de travail.

M. BELONGUI Miguel, pour sa disponibilité et ses conseils.

Tous mes camarades de promotion qui m'ont encouragé, motivé et soutenu tout au long de cette formation et surtout pour leurs disponibilités, patiences, et conseils.

À tous ceux qui n'ont pas été cités et qui de près ou de loin ont contribué à la réalisation de ce travail, qu'ils trouvent ici l'expression de toute ma reconnaissance.

SOMMAIRE

DEDICACES.....	I
REMERCIEMENTS	II
SOMMAIRE	III
LISTE DES TABLEAUX.....	IV
RESUME	VI
ABSTRACT.....	VII
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE :	4
PRESENTATION DU STAGE EFFECTUE A L'AFRICAINNE DES ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE.....	4
CHAPITRE I : PRESENTATION GENERALE DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE ET SON CADRE D'EVOLUTION	5
SECTION I : CONTEXTE DU MARCHÉ DE L'ASSURANCE EN GUINEE EQUATORIALE.....	5
SECTION II : HISTORIQUE ET ORGANISATION DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE.....	12
CHAPITRE II : DEROULEMENT DU STAGE.....	19
SECTION I : TACHES EFFECTUEES.....	19
SECTION II : BILAN DU STAGE.....	22
DEUXIEME PARTIE : PROBLEMATIQUE DE LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILES	23
CHAPITRE I : PROCEDURES DE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES AUTOMOBILES SELON LE CODE CIMA.....	24
SECTION I : PROCEDURES A L'OUVERTURE DU DOSSIER SINISTRE.....	24
CHAPITRE II : ANALYSE CRITIQUE DE LA PROCEDURE DE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILES	34
SECTION I : OBSTACLES DANS LA PROCEDURE DE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES AUTOMOBILES	34
SECTION II : PERSPECTIVES EN VUE DE L'AMELIORATION D'UNE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILE.....	40
CONCLUSION	46
BIBLIOGRAPHIE	47
TABLE DES MATIERES.....	48

LISTE DES TABLEAUX

Tableau n°1 : Production du marché CIMA.....	11
Tableau N°2 : Evolution des réalisations sur les quatre derniers exercices.....	14

LISTE DES GRAPHIQUES

Graphique n°1 : Production marché CIMA, zone CEMAC.....	12
Graphique 2 : Structure du portefeuille de l'entreprise.....	13

RESUME

20 ans après la signature du Traité CIMA le 10 Juillet 1992, le secteur de l'assurance de la Guinée Equatoriale est encore au stage embryonnaire : le code CIMA et le Décret N° 28/2008 du 31 Mars 2008 portant sur les assurances obligatoires ne sont pas appliqués laissant les victimes et surtout les assureurs dans un contexte empreint à des manipulations, abus d'autorité, méconnaissance culturelle de la part de la population et particulièrement des agents contrôleurs. Tous ces facteurs empêchent et retardent l'application des procédures de prise en charge telle que le préconise le code CIMA mettant les compagnies dans une mauvaise posture où leur crédibilité est portée à faux par les entreprises étrangères qui préfèrent s'assurer à l'étranger malgré l'interdiction faite par l'article 308 du code CIMA.

Cet état de choses va s'empirer si l'Etat à travers son Ministère en charge du secteur des assurances et particulièrement de la Direction Nationale des Assurances ne prennent pas les mesures nécessaires afin d'octroyer un cadre réglementaire fait de sanctions contre toute personne physique et morale ne respectant pas les dispositions du code.

Ce faisant le gouvernement participera avec l'aide de tous les acteurs d'assurance présents dans le territoire, à l'amélioration de la prise en charge des victimes d'accidents automobile.

ABSTRACT

20 years after the ratification of the treaty CIMA July 10th, 1992, insurance sector of Equatorial Guinea is still for the internship of embryo: the code CIMA and the decree N°28/2008 March 31th, 2008 carrying on compulsory insurances are not respected leaving the victims and especially the insurers in a context printed in manipulations, abuse of authority, cultural misunderstanding on behalf of the population and particularly the control officers. All these factors prevent and delay the application of the procedures of coverage such recommends it the code CIMA putting the companies in a bad situation where their credibility is carried has forgery by the foreign companies which prefer to make sure abroad in spite of the ban made by the article 308 of the code.

This state of thing is going to worsen if the State through his Ministry in charge of the sector of the Insurances and particularly the Direction National of the Insurances do not take the necessary measures to grant a regulatory framework made by penalties against every natural and moral person not respecting the measures of the code.

Making it the government will participate by means of all the presents' actors of insurance in the territory, in the improvement of the coverage of the victims of car accident.

INTRODUCTION GENERALE

Il est de tradition au bout de 2 années de labour à l'Institut International des Assurances de clôturer la formation par un rapport de stage. C'est dans ce contexte que nous avons effectué 6 mois de stage à l'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale (AAGE).

La République de Guinée Equatoriale est un petit pays de 28 051,42 Km² avec une population estimée en 2009 à 1 500 000 d'habitants. Son territoire est divisé en deux entités distinctes: une région continentale, Rio Muni, qui concentre 80% de la population, et trois îles, dont la principale, Bioko, situé à 300 Km de la zone continentale et elle a pour capitale la ville de Malabo. La particularité de ce pays réside dans le fait que 20 années après la ratification du code CIMA le 10 juillet 1992, le marché de l'assurance est encore au stade embryonnaire, empêchant l'éclosion de ce noble métier.

Le secteur de l'assurance de la Guinée Equatoriale, malgré la volonté politique manque d'un souffle innovateur qui pourra faire ressortir toutes les potentialités qu'il regorge. En effet 3^{ème} producteur de pétrole de l'Afrique Subsaharienne, il va sans dire que c'est un pays prometteur, plein d'avenir où tout est à faire ou à refaire, dans un contexte où l'économie devient de plus en plus compétitive, le développement des infrastructures connaît un accroissement considérable, la question que l'on se pose est « ou est la place de l'assurance dans cet environnement? », il est de coutume de dire que sans l'assurance aucun développement durable n'est possible, car « *New York n'est pas une construction des hommes, mais celle des assureurs..., sans les assurances, aucun capitaliste n'investirait des millions pour construire de pareils building qu'un simple mégot de cigarette peut réduire en cendre* ». Or on a l'impression que la Guinée Equatoriale a choisi de se passer de ce conseil et continu son développement sans accorder la place qu'il faut à l'assurance, et le secteur malgré son avenir prometteur n'évolue pas malgré la volonté affichée du gouvernement à travers la promulgation du décret N° de 1997 portant création à la Direction Nationale des Assurances (DNA) supposant donner au secteur un environnement légal et réglementaire.

Or les premiers en souffrir en plus des victimes ou les sinistrés sont les compagnies d'assurance, c'est pourquoi il a été une évidence pour nous d'aborder le thème : « **LA PROBLEMATIQUE DE LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILE : CAS DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE** »

Toutefois, limité pour les besoins de la formation à L'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale, il traite d'un problème plus complexe et plus profond que connaissent toutes les compagnies présentes sur le marché équato-guinéen.

Le thème que nous proposons d'aborder voudrait toucher du doigt les réalités que vivent les compagnies présentes sur le marché, en analysant les facteurs empêchant l'éclosion de ce noble métier dont l'importance n'est plus à démontrer surtout dans un contexte où les risques vont en s'agrandissant au fil du temps.

Il va sans dire que la protection du citoyen est le premier rôle de l'Etat, il serait donc normal que l'Etat trouve des mécanismes pouvant participer à la conservation du patrimoine de ses citoyens, et l'assurance est le mécanisme idéal pouvant garantir cette conservation. Au vue de cela l'Etat doit alors prendre sur elle, d'encadrer les prometteurs de ce mécanisme, par un encadrement juridique, infrastructurelle, humaine afin de participer à l'épanouissement du secteur. Or 20 années après le premier pas qu'est la signature du traité CIMA les acteurs sont abandonnés à eux-mêmes, dans un marché où règne l'insécurité judiciaire conséquence d'un vide juridique, l'ignorance des agents contrôleurs, la loi du plus fort et d'autres obstacles encore qui ne rendent pas les compagnies d'assurance crédible auprès des multiples entreprises étrangères venues s'implanter sur le territoire et qui malgré l'article 308 du code CIMA font dans la délocalisation du risque, apportant un grand manque à gagner à ce secteur qui a tout à montrer.

Toute cette analyse a pour but de faire prendre conscience à 3 niveaux :

— D'abord à l'Etat, afin qu'il puisse donner un cadre plus rigoureux au respect des dispositions du code CIMA, un environnement légal, adéquat, et approprié aux acteurs de l'assurance du pays afin de respecter les promesses prises lors de la signature du traité CIMA le 10 JUILLET 1992 ;

— Ensuite les compagnies, afin qu'elles puissent accompagner à travers leurs expériences, leurs compétences, leur savoir faire, l'Etat dans ce défi où sa seule volonté n'est plus suffisante vu l'état des choses et où il est nécessaire à présent de prendre les mesures exemplaires contre les mauvais courants, contre ceux qui ne respectent pas la Loi afin de favoriser l'éclosion du secteur.

— Et enfin de faire prendre conscience aux futurs cadres d'assurance équato-guinéen le défi qui les attend, qu'ils n'ont pas le droit mais le devoir de ne pas désespérer, d'avoir le

courage de persévérer car eux seuls en tant qu'assureur peuvent apporter cette paix sociale, cette stabilité, cette conservation du patrimoine, ce développement économique, pour qu'ils puissent relever avec fierté ce défi dans le but de mettre la Guinée Equatoriale au même niveau que d'autres pays membres de la Conférence Interafricaine du Marché des Assurances.

C'est pour toutes ces raisons que nous avons choisi de structurer notre travail en 3 parties essentielles : la première concerne l'environnement assurantiel dans lequel se meut l'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale, dans la deuxième partie nous aborderons la procédure de prise en charge des victimes automobile telle que préconisée par le code CIMA et nous achèverons par une analyse critique de la procédure de prise en charge des victimes d'accident automobile dans le contexte équato-guinéen en préconisant à la fin de l'analyse les solutions pour sortir le secteur de l'assurance en Guinée Equatoriale dans ce cercle vicieux où après un pas en avant il en fait trois, en arrière.

PREMIERE PARTIE :

**PRESENTATION DU STAGE EFFECTUE A L'AFRICAINNE DES
ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE**

CHAPITRE I : L'AFRICAIN DES ASSURANCES ET LE CONTEXTE EQUATO-GUINEEN DES ASSURANCES

SECTION I : LE SECTEUR DE L'ASSURANCE EN GUINEE EQUATORIALE

Longtemps désorganisé, le marché assurantiel équato-guinéen reste sensible. Avant la promulgation du décret N°78/99 du 27 Aout 1999 donnant naissance à la Direction Nationale des Assurances en Guinée Equatoriale, le secteur de l'assurance n'était pas doté d'un organe régulateur susceptible d'organiser et de superviser le secteur.

L'importance de l'assurance n'est plus à démontrer, son rôle social en passant par son rôle économique est primordiale pour une économie qui se veut moderne et compétitive face à l'environnement mondial dont les pays font face en général et en particulier pour le cas de la Guinée Equatoriale où depuis la découverte de l'or noir qui a fait de lui le 3^{ème} producteur de pétrole de l'Afrique subsaharienne. Cette découverte a pour conséquence l'implantation des entreprises étrangères afin de participer au développement du pays.

Ainsi alors que les chantiers se multiplient, que le parc automobile devient de plus en plus important, qu'on constate une croissance dans le transport des marchandises, les entreprises ne s'assurent pas, car c'est un reflexe qui est loin d'être naturel de la part de la population concernée et d'autres préfèrent s'assurer à l'extérieur trouvant timide, désorganisé et sans orientation la politique assurantielle du secteur des assurances en Guinée Equatoriale.

Or voila plus de 20 ans aujourd'hui que le gouvernement montre sa volonté d'assurer dans son territoire un avenir meilleur à l'assurance. Et cela a commencé par la ratification au traité CIMA en 1992 et par la promulgation du décret du 27 aout 1999 donnant naissance à la DNA, mais malgré cela le marché assurantiel de la GE connaît encore des sérieux blocages.

Pendant le mécanisme de l'assurance n'est pas tant méconnue que l'on pense, il s'agira donc pour nous d'aborder le mécanisme qui prévalait avant la ratification du traité CIMA (P1) et de la ratification a nos jours (P2).

Paragraphe I : HISTORIQUE DU SECTEUR

L'homme par nature est conservateur et possessif envers les personnes et les biens qu'il a sous sa garde. C'est sous ce principe primaire que l'homme cherche depuis l'antiquité à se prémunir contre les aléas de la vie. Ainsi la société en développant le principe de fraternité découvrait que dans un système de communauté il était plus facile de faire face aux situations imprévisibles de la vie, situation qu'individuellement on n'arriverait pas à assumer.

Aussi avant la ratification du code CIMA, la GE s'appuyait sur la législation coloniale espagnole afin de sauvegarder le patrimoine des uns et des autres et le code civil espagnol permettait aussi la résolution des conflits provenant des accidents de circulation.

Conscient de l'importance de vivre en communauté et sous la demande d'adhésion du Président de la République de Guinée Equatoriale son excellence Téodoro OBIANG NGUEMA MBASOGO que le pays est devenu membre de l'Union Douanière et Economique de l'Afrique Centrale (UDEAC) aujourd'hui Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) le 19 Janvier 1983. Cette intégration sous régionale a eu pour conséquence l'adoption du FRANC CFA comme monnaie nationale en Janvier 1984 et son entrée effective dans la zone FRANC en 1985.

Seul pays hispanophone du continent, hérité de son passé colonial et malgré ce handicap la GE en faisant du Français la 2^{ème} langue officielle du pays devient membre de la Francophonie en 1988.

L'intégration de la GE dans la zone CEMAC ne pouvait se faire sans son accord d'œuvrer pour l'harmonisation des économies des pays membres en passant par la libre circulation des biens et des personnes. De plus son entrée dans la zone CEMAC et la francophonie revenait d'établir une coopération plus étroite avec la France, et de ce fait en plus de la monnaie, d'autres éléments d'intégration devaient être pris en compte et dont le pays ne pouvait se dérober il s'agissait de l'Organisation pour l'Harmonisation des Affaires de Droits Africain (OHADA) et du traité instituant un marché commun de l'assurance par la CIMA.

La ratification au traité CIMA il y a maintenant plus de 20 ans a permis de montrer l'intérêt que porte le gouvernement à contribuer au dynamisme du secteur de l'assurance.

Malgré cela, cette volonté n'existe que sur papier sous forme de signature, car cet important outil de développement et d'assainissement qu'est le traité CIMA n'est pas encore une réalité dans le pays.

Toutefois le pays continue de montrer son intérêt à participer au développement de l'assurance en GE par la promulgation du décret N° 28/ 2008 du 31 Mars 2008.

Paragraphe II : DU DECRET N°28/2008 FAISANT OBLIGATION DES ASSURANCES RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE, FACULTES A L'IMPORTATION ET DES RISQUES DE CONSTRUCTION

Par la promulgation de ce décret le gouvernement équato-guinéen rend obligatoire certaines assurances, il s'agit de la responsabilité civile automobile, facultés à l'importation et les risques de construction.

Mais il est important de noter qu'avant ce décret, qui est venu 16 ans après la ratification du traité CIMA, certaines normes ont été mises en place afin de se conformer et de respecter les dispositions du code des assurances. Ces tentatives ont donné naissance à :

- L'arrêté ministériel du 20 Mai 1997
- Décret N° 143/1998 du 06 Octobre 1998
- Circulaire Ministériel du 26 Juin 2006
- Décret N°28/2008 du 31 Mars 2008

a-L'arrêté Ministériel du 20 Mai 1997 PORTANT SUR LA DELOCALISATION DU RISQUE

Afin de se conformer à la législation communautaire régissant les assurances dans l'espace CIMA le gouvernement signe et publie un document rendant obligatoire la responsabilité civile automobile sur toute l'étendue du territoire et interdit la souscription hors territoire d'un contrat d'assurance pour des risques situés dans le pays.

Cette publication est conforme à « l'assurance directe à l'étranger » de l'article 308 alinéa 1 du code CIMA qui dispose que : « *il est interdit, sauf dérogation expresse du ministère en charge du secteur de l'assurance, de souscrire une assurance directe concernant une personne, un bien ou une responsabilité, situé sur le territoire d'un Etat membre auprès d'une*

entreprise étrangère qui ne serait pas conforme aux prescriptions de l'article 326 du code CIMA »

L'article 308-1 sur la définition de la situation de risque dispose qu'est considéré comme Etat de situation de risque :

« - l'Etat où les biens sont situés, lorsque l'assurance est relative soit à des immeubles et à leur contenu dans la mesure où ce dernier est couvert par la même police d'assurance ;

- L'Etat d'immatriculation, lorsque l'assurance est relative à des véhicules de toute nature ;*
- L'Etat où a été souscrit le contrat, s'il s'agit d'un contrat d'une durée inférieure ou égale à quatre mois, relatif à des risques encourus au cours d'un déplacement quelle que soit la branche dont ceux-ci relèvent ;*
- Dans tous les cas autres que ceux mentionnés ci-dessus, l'Etat dans lequel le souscripteur a sa résidence principale ou si le souscripteur est une personne morale, l'Etat où est situé le siège de cette personne morale auquel le contrat se rapporte.»*

Cet arrêté est une tentative non aboutie.

b-Le Décret N° 143/1998 du 06 Octobre 1998 PORTANT SUR L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE SCOLAIRE OBLIGATOIRE

Dans l'intérêt d'offrir plus de protection aux élèves l'assurance responsabilité civile devait être envisagée comme un service additionnel du système de sécurité sociale, par une meilleure couverture aux éventuels accidents et maladies dont pouvaient souffrir les élèves en milieu scolaire et qui par conséquent affecterait leur intégrité physique ou morale et pouvant compromettre leur avenir, les autorités de l'Education Nationale en rendant cette assurance obligatoire ont fixé la prime d'assurance à 2500 Fr CFA par élève et par année.

La réaction de la population concernée ne s'est pas fait attendre longtemps par une vague de frustration et de mécontentement car cette mesure fut considérée comme une manière sournoise de la part des autorités d'augmenter les frais de scolarité.

Quelques mois plus tard, les autorités de l'éducation nationale par une circulaire du 04 Aout 1999 limitaient cette responsabilité civile scolaire aux établissements situés sur les principales villes du pays.

Malgré cela, d'importantes négociations ont été entamées entre les autorités de l'éducation nationale et les parents d'élèves et ont eu pour résultat le retrait de cet arrêté faisant disparaître ainsi la responsabilité civile scolaire obligatoire en G.E.

I-

c-La circulaire Ministérielle du 26 Juin 2006 PORTANT SUR LES CONDITIONS DE L'OBTENTION DE L'AGREMENT POUR EXERCER LES ACTIVITES D'ASSURANCES EN GUINEE EQUATORIALE

Suivant le livre III, section I, l'article 326 du code CIMA qui dispose que « *les entreprises soumises au contrôle par l'article 300 ne peuvent commencer leurs opérations qu'après avoir obtenu un agrément...* » Le Ministère en charge du secteur des Assurances a publié le 26 Juin 2006 les conditions nécessaires que toute entreprise nationale ou étrangère doit satisfaire pour s'installer et exercer les activités d'assurance en GE.

En effet dans la procédure d'agrément, la société doit introduire une demande auprès du Ministère en charge du secteur des assurances. La Direction Nationale des Assurances fait une pré-étude et le Ministère en charge des assurances transmet le dossier à la CIMA. La CIMA a son tour étudie le dossier et l'inscrit dans une session de la CRCA qui est l'organe compétent en la matière. Lors de l'examen dudit dossier, la commission prend en compte :

- Des moyens techniques et financiers à mettre en œuvre et de leur adéquation au programme d'activités ;
- De l'honorabilité et la qualification des dirigeants de l'entreprise ;
- De la répartition du capital social ou les modalités de constitution du fonds d'établissements ;
- L'organisation générale du marché ;

Si la commission émet un avis favorable, le Ministère en charge du Secteur des assurances prend un arrêté portant agrément à la société.

d-Décret N° 28/2008 du 31 Mars 2008 PORTANT SUR L'OBLIGATION DES ASSURANCES RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE, FACULTES A L'IMPORTATION ET RISQUES DE CONSTRUCTION

L'un des premiers rôles d'un Etat est la protection de ses citoyens et cette protection passe par la sauvegarde du patrimoine et de la stabilité familiale, ainsi en ce qui concerne l'automobile et en accord avec le traité CIMA, il est institué par décret N°28/2008 l'obligation d'assurance en responsabilité civile automobile en République de Guinée Equatoriale pour « toute personne physique ou morale, tout service public ou privé mettant en circulation un Véhicule Terrestre à Moteur (VTM) ».

Par le même décret, la souscription de l'assurance construction est obligatoire pour toute personne physique ou morale en qualité de maître d'ouvrage afin de couvrir les risques de construction. Peuvent également être soumis à cette obligation : les architectes, les ingénieurs, les entrepreneurs, le bureau d'études, le bureau de contrôle...

En fin, ce décret a rendu obligatoire la souscription de l'assurance des facultés à l'importation en ce qui concerne les marchandises dont la valeur FOB excède 20.000.000 Fr CFA.

Aujourd'hui si nous devons faire le bilan du secteur de l'assurance en GE 20 ans après la ratification du traité CIMA, nous dirons que seule la volonté ne suffit pas. Le marché de l'assurance en GE a besoin d'un nouveau souffle qui passe par le respect de l'application du traité CIMA.

La comparaison du secteur de l'assurance en GE avec d'autres pays membres de la CIMA montre clairement cet état des choses.

Tableau n°1 : Production du marché CIMA

Pays	2007		2008		2009	
	Montant	PM	Montant	PM	Montant	PM
BENIN	19 686	4,93%	22 147	5,03%	22 981	4,93%
BURKINA FASO	16 737	4,19%	17 760	4,03%	20 785	4,46%
CAMEROUN	79 307	19,88%	87 546	19,89%	89 256	19,15%
CENTREAFRIQUE	2 329	0,58%	2 754	0,63%	2 956	0,63%
CONGO	26 314	6,59%	28 736	6,53%	35 404	7,60%
COTE D'IVOIRE	88 715	22,23%	102 845	23,36%	103 598	22,23%
GABON	54 904	13,76%	58 164	13,21%	63 141	13,55%
GUINEE EQUATORIALE	4 185	1,05%	5 780	1,31%	6 927	1,49%
MALI	15 348	3,85%	18 079	4,11%	18 149	3,89%
NIGER	11 496	2,88%	12 130	2,76%	14 229	3,05%
SENEGAL	58 479	14,66%	61 678	14,01%	64 105	13,75%
TCHAD	6 646	1,67%	5 866	1,33%	7 999	1,72%
TOGO	14 865	3,73%	16 723	3,80%	16 568	3,55%
ZONE UMEAC	225 326	56,47%	251 362	57,10%	260 415	55,87%
ZONE CEMAC	173 685	43,53%	188 846	42,90%	205 683	44,13%
CIMA	399 011	100%	440 208	100%	466 098	100%

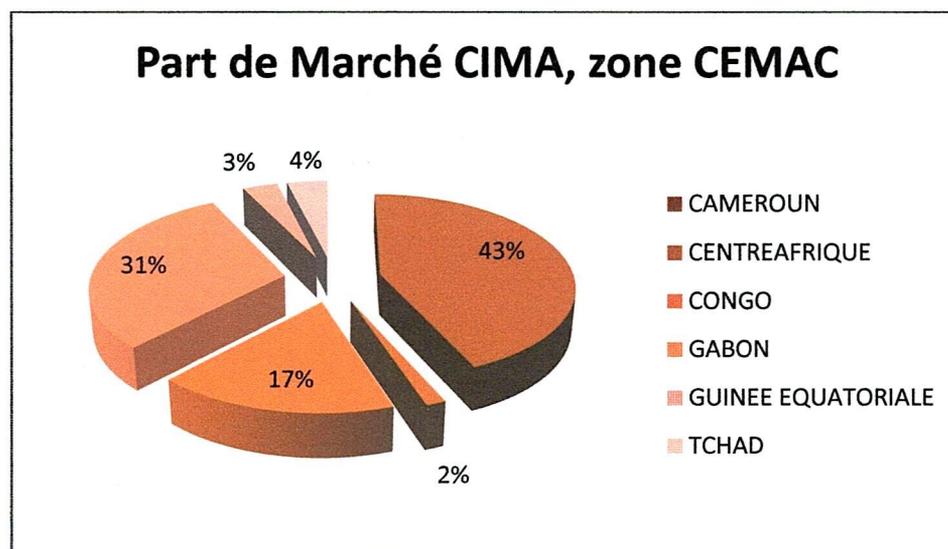
Source : CIMA

Comme nous le montre le tableau ci-dessous nous constatons que le marché équato-guinéen ne représente que 2% de part de marché de la zone CIMA. Toutefois, elle connaît une évolution au fil du temps certes sensible, mais signe que le secteur essaye d'être dynamique en passant de 5,8 milliards de FrCFA en 2008 à 6,9 milliards de FrCFA pour un taux d'accroissement de 19,8%.

De plus si nous limitons notre analyse dans la zone CEMAC comme nous le montre le graphique ci-dessous, nous constatons que la Guinée Equatoriale ne représente pas un grand marché de l'assurance en zone CEMAC 3% uniquement, il suit la République Centrafricaine

2% et précède celui du Tchad 4%, comparé avec le secteur de la République du Cameroun qui a lui seul fait une part de marché de 43% suivit de près par le marché gabonais 30%.

Graphique n°1 : Production marché CIMA, zone CEMAC



SECTION II : REPERES SUR LES ORIGINES DE LA COMPAGNIE A NOS JOURS

Paragraphe I : création de l'entreprise

L'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale (AAGE) naît le 31 janvier 2005 d'une volonté mixte du Benin et de la Guinée Equatoriale afin d'apporter un souffle nouveau pour la création des structures susceptibles d'impulser le développement conjoint des deux pays.

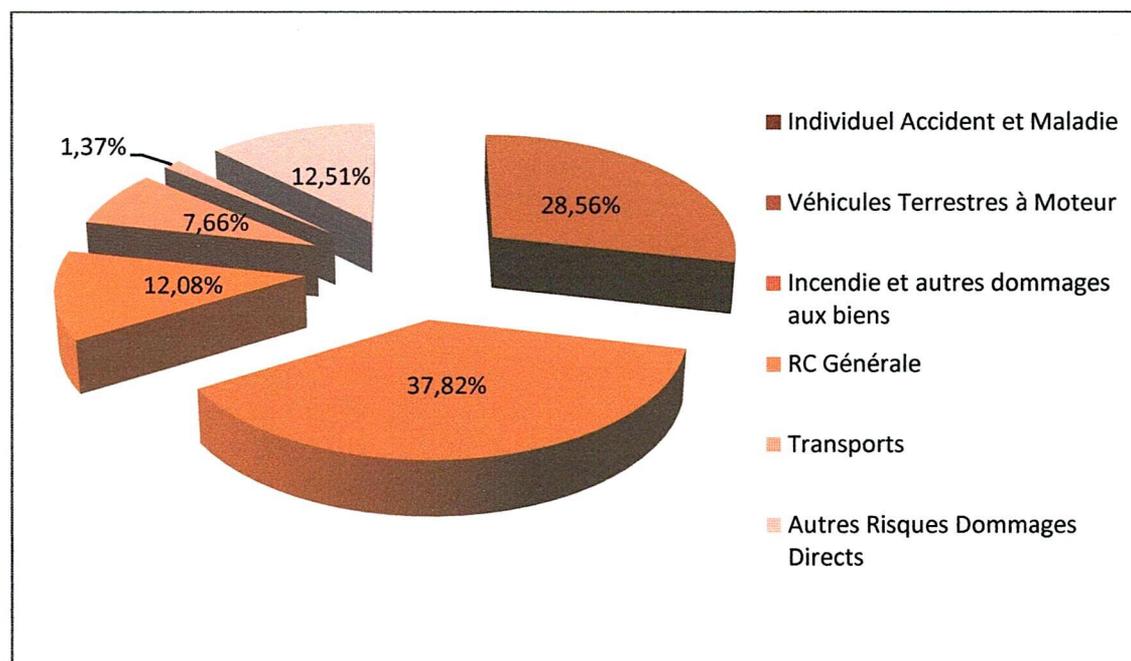
Elle commence avec un capital social détenu à 30% par opérateurs équato-guinéen et à 70% par la société mère Africaine des Assurances du Benin et lors de l'assemblée générale en 2007 elle porte son capital à 1 milliard conformément aux dispositions du code CIMA.

L'AAGE se positionne comme la 3^{ème} compagnie d'assurance sur le marché équato-guinéen. Mais entend bien marquer de ses empreintes techniques et professionnelles ce marché qui est en plein développement en participant dans la redynamisation de ce secteur encore fragile en

collaborant avec les autres acteurs du marché dans la conduite d'action de l'assurance dans les mœurs de la population.¹

Siégeant à Malabo, L'Africaines des Assurances en Guinée Equatoriale (AAGE) pratique des opérations d'assurances de dommage et opère principalement dans la branche automobile comme nous le présente la structure de son portefeuille ci-dessous :

Graphique 2 : Structure du portefeuille de l'entreprise



Source : rapport d'activité AAGE 20011

La branche Véhicules Terrestre à Moteur vient en 1^{ère} position avec des émissions qui tournent autour de 37,9% du portefeuille, suivit des branches Individuel Accident et Autres risques dommages directs qui viennent en 2^{ème} et 3^{ème} position avec respectivement 28,6% et 12,5% du portefeuille.

Cependant dans un contexte où l'obligation d'assurance n'est pas encore une réalité, l'AAGE tient à redynamiser le secteur car la Guinée Equatoriale est un pays émergent qui connaît une croissance fulgurante du fait de l'exploitation des nombreux champs pétroliers dont regorge le pays ainsi que les projets d'infrastructures qu'envisage le gouvernement, et conscient du fait qu'il ne peut y avoir un développement durable sans une industrie des assurances

¹ Source : Document destiné au public et présentant l'entreprise.

performante, elle propose d'œuvrer pour le développement de l'assurance avec l'aide des différents acteurs du marché.

C'est dans ce sens que depuis plus de 6 ans déjà, l'AAGE peut apprécier son parcours à travers l'évolution de son chiffre d'affaires aux cours de ses années.

L'AAGE pour l'atteinte de ses objectifs a mis en place plusieurs stratégies de long et moyen terme, ainsi à travers la célérité dans la gestion des sinistres et la responsabilisation et la compétence du personnel son chiffre d'affaire a évolué progressivement au cours de ses dernières années. Ainsi le chiffre d'affaire est passé de 1.174 Millions de FCFA en 2010 à 1.383 Millions de FCFA en 2011 soit un taux de croissance de 17,80%. Le détail de ce chiffre d'affaire par branche est résumé dans le tableau n°1 ci-dessous :

Tableau N°2 : Evolution des réalisations sur les quatre derniers exercices

(Montants en millions de F CFA)

Branches	Réalizations Chiffre d'affaires				Evolution		
	2008	2009	2010	2011	2009/2008	2010/2009	2011/2010
Individuelle Accident et Maladie	104	123	234	395	18,27%	90,24%	68,80%
Véhicules Terrestres à Moteur	182	340	523	524	86,81%	53,82%	0,19%
Incendie et autres dommages aux biens	84	83	104	167	-1,19%	25,30%	60,58%
Responsabilité Civile Générale	92	115	61	106	25,00%	-46,96%	73,77%
Transports	14	31	67	18	121,43%	116,13%	-73,13%
Autres Risques Dommages Directs	203	340	185	173	67,49%	-45,59%	-6,49%
Total	679	1 032	1 174	1 383	51,99%	13,76%	17,80%

Source : rapport d'activité AAGE 2011

Par ailleurs l'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale, s'est fixée de nombreux objectifs entre autres :

PROBLEMATIQUE DE LA PRISE EN CHARGE PAR LES ASSUREURS DES VICTIMES D'ACCIDENT DE LA CIRCULATION CAS DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE

- La gestion avisée de ses charges
- La diversification de son portefeuille
- L'amélioration de son image de marque auprès de ses assurés ou des prospects.

L'atteinte de ces objectifs nécessitent une parfaite organisation de l'entreprise.

Paragraphe II : Structure et organisation

L'AAGE est une entreprise de petite taille comme peut le montrer l'organigramme (annexe 1) et comme toute société elle est composée de l'assemblée générale, du conseil d'administration, et de la direction générale et compte tenu de sa petite taille est organisée en services.

L'Assemblée Générale

L'assemblée générale est constituée des actionnaires de la société, c'est l'instance de contrôle, elle statue sur les comptes de la compagnie. L'assemblée générale nomme les membres du conseil d'administration, fixe leurs indemnités de fonctions, agréé les commissaires aux comptes, affecte les résultats. Elle prend les décisions les plus importantes relatives au fonctionnement et veille à la bonne marche de la compagnie.

Le conseil d'administration

Il a à sa tête un président désigné pour un mandat de 3 ans renouvelable et est chargé d'administrer la compagnie. Il définit la politique générale de l'entreprise et évalue sa gestion, c'est à ce titre qu'il fixe les objectifs à court et moyen terme et approuve le plan d'action annuel de la Direction Générale, les comptes annuels, les projets de budgets et les comptes de fin d'exercice. Il nomme également le Directeur Général. C'est l'organe habilité à prendre des décisions sur les modifications concernant la raison sociale, le capital, les statuts.

La Direction Générale

Le Directeur Général est nommé par le conseil d'administration, à ce titre il veille à l'application des grandes orientations définies par le conseil,, définit et fait appliquer la politique générale de l'entreprise, il suit la réalisation des objectifs fixés.

En raison du marché très étroit de l'assurance en Guinée Equatoriale L'AAGE regroupe près de 20 salariés et est organisée en service et les différents services peuvent être regroupés en 3 ensembles :

- Le service chargé de la production
- Le service chargé du sinistre
- Les autres services

Service de la production

Le service production, est chargé généralement de la production en IARD. Il s'occupe de la conception des produits, montage des polices, de l'automobile à la construction en passant par les responsabilités civiles, l'assurance maritime, la multirisque professionnelle, la multirisque habitation, les risques divers, les risques techniques. Afin de donner une cotation pertinente il effectue les visites des risques et élabore les statistiques de réassurance. Le service production s'occupe aussi de l'assurance sécurité voyage séjour (ASVS).

Comme tenu du secteur très étroit de l'assurance en Guinée Equatoriale, à l'AAGE les services sont directement rattachés à la Direction Générale. Ainsi le chef production rend compte directement au Directeur Général sur l'état des émissions, les encaissements, les retards, la gestion de la réassurance.

Service sinistre

Il a en charge le règlement des sinistres de toutes les branches. C'est le service le plus délicat dans une compagnie d'assurance, car à travers lui l'image de marque de l'entreprise peut être altérée ou appréciée. Il gère des dossiers délicats, et de ce fait il est attendu de lui une personnalisation de la relation avec le client et une gestion pertinente et satisfaisante aussi bien pour la compagnie que pour le client ou la victime sinistrée.

En raison du contexte assurantiel qui prévaut en Guinée Equatoriale, ce service est confronté à des dossiers sensibles où il est amené à se confronter à un public dont la culture d'assurance n'est pas encore une réalité et où il faudrait expliquer à l'assuré sinistré ayant souscrit uniquement la garantie obligatoire en automobile c'est-à-dire la responsabilité civile que son véhicule ne peut être pris en charge pour les dommages matériels qu'il a subi. Ce qui pose des sérieux problèmes de compréhension pour l'assuré et des fois ce service sinistre est confronté à des menaces de toutes genres et dans ce moment la seule solution est alors de faire appel aux autorités de l'ordre, à qui il faudrait aussi clairement expliquer le refus de prendre en charge ce sinistre.

Les autres services

— Service comptabilité :

Il est chargé du paiement des sinistres d'après les conclusions du service sinistre, il établit des chèques et les remet effectivement aux ayants droit. Il est aussi chargé de l'établissement des états statistiques. Il centralise toutes les informations caractère financier afin de donner la situation financière la plus fiable de l'entreprise. Il vérifie que les procédures financières mises en œuvre sont en conformité avec la réglementation en vigueur. Il élabore les projets de budget, analyse et interprète les écarts entre les prévisions et réalisations financières, gère les sorties et entrées de fonds dont il a la charge, contrôle et veille à l'établissement des états financiers, s'assure de l'exactitude, de la validité et de la bonne imputation des pièces, procède à la vérification périodique de la bonne tenue des registres et des livres comptables, veille au classement et à l'archivage régulier des pièces justificatives des transactions et de tout autre document financier ou comptable.

Il s'assure en outre du respect des procédures d'acquisition des biens et des services en vigueur, règle les factures des fournisseurs et assure un contrôle rigoureux des dépenses en veillant au respect du budget.

— Service Informatique :

Il gère le réseau informatique et assure la maintenance du parc informatique. Il est prêt à répondre aux nombreuses sollicitations des usagers des outils et autres logiciels. Il est aussi chargé de l'organisation et de la gestion du système d'information automatisé de l'entreprise. Ce service vise à optimiser l'exploitation du système intégré de gestion des assurances (Mercure), à sécuriser les données et applications, à assurer le développement et l'exploitation optimisée du réseau informatique. Il doit définir les besoins en matériels et logiciels et assurer leur disponibilité.

— **Secrétariat général** :

Il est chargé de réceptionner les courriers destinés à l'entreprise et s'occupe de l'approvisionnement en matériel et fournitures. De plus, il est chargé de la coordination administrative des activités de la compagnie, à cet effet il prépare et organise des réunions de la Direction Générale, s'occupe de l'enregistrement du courrier à l'arrivée et au départ, de la conception, la rédaction et le traitement des correspondances de la Direction Générale, de la gestion des appels téléphoniques, et de l'accueil des visiteurs afin de les orienter dans les services appropriés pour la résolution de leurs préoccupations.

CHAPITRE II : DEROULEMENT DU STAGE PROPREMENT DIT

C'est suite à l'affectation faite par la Direction Nationale des Assurances que nous avons pu effectuer notre stage de fin de formation à l'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale (AAGE) du 03 Mai au 12 octobre 2012.

Au cours de ce stage et compte tenu de la demande de l'entreprise nous avons pu travailler dans 2 principaux services :

- Le service de la production
- Le service des sinistres

SECTION I : TACHES EFFECTUEES

Paragraphe I : Le service production

Les taches effectuées au service production sont de plusieurs ordres :

- **La prise de connaissance du guide de production :**

Le guide de souscription est un document contenant la politique de souscription définissant les contrats qui doivent et peuvent être acceptés préalablement en fonction de la politique de la compagnie et de ses capacités en réassurance.

- **L'analyse des conditions générales des contrats d'assurance :**

En notre qualité de futur assureur, il était important qu'on passe à un examen minutieux des conditions générales des contrats afin de mieux répondre aux besoins de l'assuré en lui donnant les garanties dont il a le plus besoin.

- **Les visites de risques :**

Les visites de risques sont des moments importants à la souscription des risques car il permet à l'assureur d'apprécier le risque à prendre en charge, d'identifier les besoins du prospect, ces visites permettent à l'assureur de prodiguer les conseils de prévention et à la fin de pouvoir tarifer le risque.

— **La production IARD :**

On a procédé à la tarification des dommages Incendie, Accident Risques Divers qui sont généralement compris dans les contrats multirisques à l'instar des multirisques habitation ou professionnelle.

— **La production automobile :**

La branche automobile constitue une branche importante du portefeuille de l'entreprise. Cette production est faite par le logiciel MERCURE, qui grâce à des caractéristiques du véhicule (puissance, marque, valeur à neuf, valeur vénale, énergie, zone de circulation...) insérée dans le logiciel qui nous donnent la prime correspondant au véhicule.

— **La souscription d'assurance sécurité voyage séjour (ASVS) :**

L'assurance voyage est un ensemble de garanties permettant de couvrir des conséquences des incidents qui peuvent survenir pendant les voyages, déplacements et séjours à l'étranger.

La période des vacances est une période très attendue car elle permet de se reposer des tensions quotidiennes, de découvrir d'autres lieux et de faire d'autres aventures où le stress n'est pas le bienvenu, alors rien de tel que de souscrire à une assurance qui puisse couvrir les aléas de la vie imprévus et inopportuns. De plus le séjour dans un pays étranger, le moindre incident peut devenir porteur des problèmes considérables dans un mélange de stress et de sentiment d'impuissance : une maladie dans une ville inconnue, des bagages égarés dans un aéroport à l'autre bout du monde, le malheureux décès d'un membre de la famille proche dans votre pays d'origine, un accident dans un magasin de luxe qui entraîne des dommages matériels...

A l'aide de la fiche de tarification et les informations telles que l'âge du prospect, la durée du séjour et la zone de voyage nous pouvons permettre de trouver la prime correspondante au besoin du prospect.

Paragraphe II : Le service sinistre

Dans un premier temps nos tâches se résument essentiellement à la prise de déclaration des accidents, l'enregistrement du dossier sinistre dans le logiciel MERCURE, l'ouverture des

dossiers sinistres, les visites sur les lieux du sinistre, l'analyse du dossier sinistre, la délivrance des bons de prise en charge, l'établissement des offres de règlement, par la suite nous avons pu nous confrontés aux difficultés que rencontrent le régleur sinistre à appliquer les procédures telles que définies par le code CIMA et qui a justifié notre approche du thème.

Par ailleurs, nous avons pu comprendre l'importance de la rigueur dans la prise de déclaration car c'est à travers elle qu'on peut mieux apprécier le sinistre et les conditions dans lesquelles c'est déroulé ledit accident, car une mauvais prise dans la déclaration du sinistre peut entrainer des conséquences telles que : la mauvaise évaluation du dossier et cette situation a des répercutions directes sur les résultats de l'entreprise, le déclarations mal prises engendrent souvent des litiges avec les assurés dans les cas de malentendu, elles peuvent également constituer une porte ouverte a des fraudes.

En dehors de cela, la seconde activité du régleur sinistre est l'accueil des assurés et souvent des victimes éprouvées et désespérées et le devoir du régleur sinistres, est de les assister comme il peut. Ainsi donc, le régleur sinistre doit le recevoir soit physiquement, soit par téléphone et dans les deux cas, et quelle que soit l'humeur de la victime, le régleur de sinistre doit garder son sang froid et mettre tout son savoir faire à sa disposition de sorte qu'après l'entretien, qu'il ait le sentiment qu'on s'occupe vraiment de lui. Cela rehausse l'image de la compagnie.

SECTION II : BILAN DU STAGE

Paragraphe I : l'intérêt du stage

Le stage effectué à l'AAGE nous a permis d'entrer en contact avec le milieu professionnel et de pouvoir toucher du doigt la différence entre la théorie académique et la pratique professionnelle et évaluer ainsi nos connaissances.

Nous avons eu aussi l'occasion de découvrir notre capacité à nous adapter en milieu professionnel et notre sociabilité.

Nous avons par ailleurs compris l'importance de la communication au sein de l'entreprise, elle influence les relations interprofessionnelles, alors il est primordial de faire circuler les bonnes informations car elle contribue à la création d'un bon climat de travail.

Paragraphe II : apports du stage

Pendant notre stage nous avons eu l'honneur de représenter la compagnie dans les différentes réunions organisées par le Ministère en charge du secteur des assurances à travers la Direction Nationale des Assurances et ainsi avons pu connaître les problèmes que rencontrent les différentes compagnies présentes sur le marché.

De plus au cours de notre stage nous avons pu participer à l'élaboration des documents qui serviront de base à la formation des diverses personnes sur l'importance de l'assurance afin de participer à la vulgarisation de l'assurance.

DEUXIEME PARTIE :

**PROBLEMATIQUE DE LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES
D'ACCIDENTS AUTOMOBILES**

CHAPITRE I : PROCEDURES DE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES AUTOMOBILES SELON LE CODE CIMA

La protection des victimes à cause de leur vulnérabilité est l'une des préoccupations principales de la Conférence Interafricaine des Marchés de l'Assurance (CIMA). Cette protection est présente dans toutes les branches de l'assurance et particulièrement dans la branche automobile car l'augmentation constante du parc automobile accroît les risques d'accidents augmentant ainsi le nombre de victimes d'accidents de la circulation c'est pourquoi le législateur CIMA a rendu obligatoire la garantie Responsabilité Civile.

La prise en charge des sinistres est donc soumise à une certaine procédure pour diverses raisons : d'une part le principe indemnitaire impose une détermination exacte du préjudice subi par l'assuré afin d'éviter tout enrichissement sans cause et d'autre part la prise en charge des victimes est soumise au respect de la législation en vigueur très protectrice des intérêts des assurés et soumise à des procédures administratives propres à toute compagnie d'assurance. Sans oublier la gestion des fraudes auxquels sont exposés les assureurs.

Ce chapitre a pour but de mieux nous faire comprendre les dispositions du code CIMA à ce sujet. En effet la procédure de prise en charge des sinistres automobiles s'étale essentiellement sur l'enregistrement de la déclaration de sinistre, l'instruction du dossier (recherche de preuve et détermination de la valeur finale du sinistre), le règlement et paiement de l'indemnité, l'exercice de l'éventuel recours avant toute clôture dudit dossier.

Certaines de ses phases se situent au niveau de l'ouverture du dossier sinistre (section I) et les autres phases sont centralisées dans les documents et la clôture du dossier sinistre (section II).

SECTION I : PROCEDURES A L'OUVERTURE DU DOSSIER SINISTRE

La communication d'un sinistre qu'elle soit faite par téléphone ou physiquement est l'occasion pour le régleur sinistre de passer par plusieurs étapes : la première consiste à se poser une multitude de question : le déclarant est il assurée par la compagnie ? sa police est

elle encore valide ? le sinistre est il couvert ? si oui dans quelles conditions. La deuxième étape lui permet de connaître les contours de ce malheureux événement afin de pouvoir déterminer l'étendue de son obligation à prendre en charge ce sinistre et pour y parvenir différentes opérations s'imposent à lui en partant de la vérification de la réalité du sinistre à la détermination de ses causes et circonstances.

Toutes ces étapes permettent à l'assureur de prendre les diligences requises afin de régler le sinistre de façon efficace et équitable. Afin d'établir des statistiques cohérentes et utilisables, le régisseur sinistre doit garder une trace des sinistres connus et pour ce faire il doit respecter une certaine procédure partant de la connaissance des préalables à l'ouverture d'un dossier sinistre (A) aux opérations d'ouverture du dossier sinistre (B).

Paragraphe I : les préalables à l'ouverture du dossier sinistre

Suite à un sinistre, l'assuré est soumis à diverses obligations tant légales (I) que conventionnelles (II).

I- L'OBLIGATION LEGALE DE DECLARATION DE SINISTRE

L'alinéa 4 de l'art 12 du code CIMA nous rappelle que l'assuré est obligé *«de donner avis à l'assureur dès qu'il en a eu connaissance et au plus tard dans le délai fixé par le contrat de tout sinistre de nature à entraîner la garantie de l'assureur, ce délai ne peut être inférieur à 5 jours »*

Cette obligation se justifie par le fait que la charge de sinistre revient principalement à l'assureur et la déclaration de sinistre doit permettre à l'assureur de s'organiser pour la défense de ses intérêts et ceux de son assuré.

L'assuré doit faire une description précise des circonstances du sinistre, indiquer la nature des dommages, la date et lieu de survenance du sinistre et préciser les parties concernées par le sinistre.

Le code CIMA n'impose aucune forme pour la déclaration des sinistres. Les assurés bénéficient ainsi d'une certaine liberté quant aux supports de la déclaration des sinistres, elle peut être verbale, écrite, sur support informatique. Cependant en raison des conséquences de

du défaut de déclaration ou de déclaration tardive, les assurés ont intérêt de détenir la preuve de celle-ci. A ce titre, les déclarations sur support écrit permettent de garder une trace et ainsi éviter des malentendus.

A l'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale, bien même que la communication du sinistre se fait généralement par téléphone, le chef sinistre réclame la présence du déclarant afin de mettre à leur disponibilité une fiche de déclaration : il s'agit d'un imprimé au moyen duquel l'assuré fournit toutes les circonstances dans lesquelles s'est déroulé l'accident.

Il permet par la même occasion de situer l'accident afin de permettre de s'y rendre pour prendre des photos améliorant ainsi le dossier sinistre, ces photos permettent déjà d'avoir un aperçu des responsabilités futures à déterminer.

II- LES OBLIGATIONS CONVENTIONNELLES

Le Code CIMA n'ayant prévu des sanctions en cas de non respect du délai de déclaration de sinistre, l'assureur peut insérer ainsi une clause de déchéance du contrat et celle-ci sera alors opposable à l'assuré sous certaines conditions telles que prouver que l'assuré a subi un préjudice suite à ce retard.

Ainsi dans le contrat qui les lie, les obligations qui incombent à l'assuré doivent être expressément mentionnées dans le contrat d'assurance.

Ces obligations sont prévues dans la police d'assurance et l'assureur vérifie leur exécution à l'ouverture du dossier sinistre.

Paragraphe II : les opérations d'ouverture du dossier sinistre

En assurance, le sinistre est la réalisation du risque prévu au contrat et dont l'assuré entend se prémunir. En assurance automobile et pour la garantie Responsabilité Civile, il y a sinistre lorsqu'un dommage matériel, corporel ou les deux à la fois se produit par suite de l'utilisation d'un VTM.

La réalisation du sinistre entraîne pour l'assureur l'obligation de faire jouer sa garantie en instruisant le dossier, pour cela il nécessite de procéder aux enregistrements (1) afin d'en garder la preuve et à l'évaluation provisoire du dommage (II).

I-L'ENREGISTREMENT DES DOSSIERS SINISTRES

L'enregistrement des dossiers sinistres obéissent à certaines règles de formes qui consistent à la consignation des déclarations sous un format numérique et physique. A cet effet pour le format numérique, l'AAGE utilise le logiciel MERCURE pour l'enregistrement des sinistres connus. Cet enregistrement permet d'obtenir le numéro de sinistre qui figurera sur le dossier physique.

En respect des dispositions de l'art 415 du code CIMA cet enregistrement doit comporter les renseignements suivants : date et numéro de l'enregistrement, la date de survenance de l'accident, le numéro de police, le nom de l'assuré, le point de vente, le numéro de série du sinistre.

En ce qui concerne l'enregistrement sous un format physique, la pratique à l'AAGE est de consigner les déclarations sur des chemises conçues à cet effet, les déclarations consignées dans des chemises de couleur orange sont celles décrivant des sinistres corporels et dans des chemises jaunes des sinistres matériels. Ainsi à la seule vue d'une de ces chemises on saurait dire s'il s'agit d'un dossier corporel ou matériel.

II -L'EVALUATION PROVISOIRE DES DOMMAGES

L'assurance n'étant pas une source d'enrichissement sans cause pour les assurés, l'évaluation des dommages en responsabilité civile automobile, comme dans la plupart des branches d'assurances doit être faite de façon à ce qu'elle reflète le plus la réalité en respect du principe indemnitaire.

L'évaluation des dommages ne se pose pratiquement pas lorsque la déclaration de l'assuré est accompagné des documents chiffrés tels que le devis estimatifs de réparation, les factures d'acquisition du véhicule, des pièces détachées venant des garagistes ou concessionnaires

agréés... dans ce cas on évalue les dommages sur la base de ces documents en tenant compte des conditions de garantie de la police sinistrée.

Généralement le problème se pose en l'absence des documents chiffrés en raison de l'envoi des tardifs, des devis, factures. Dans cette situation on procède à une estimation provisoire des dommages basée sur l'expérience et les statistiques.

La pratique à l'AAGE est de faire une estimation approximative en attendant la réception des devis ou des factures ou des rapports d'expertise.

Le procédé soulève une inquiétude quant au niveau de risque d'une sous évaluation ou surestimation des dommages et de leurs conséquences sur les résultats de la compagnie.

Conscient de cet aspect, l'assureur sinistre peut avoir recours au procédé statistique par la formule des coûts moyens des sinistres en se basant sur des statistiques de l'entreprise.

Cette provision n'est qu'un montant approximatif, destiné à couvrir le coût du dossier sinistre instruit afin de pouvoir faire évoluer le dossier.

SECTION II : DOCUMENTATION DU DOSSIER SINISTRE **AUTOMOBILE**

Les compagnies d'assurance ont pour objet la prestation des services liés aux contrats qu'elles font souscrire ainsi, pour pouvoir satisfaire leurs engagements en cas de sinistre de façon efficiente et pertinente, elles doivent réunir une certaine documentation qui permettra de déclencher pour l'assureur son obligation à couvrir ce sinistre et la détermination de l'indemnité due à l'assuré. Pour ce faire, l'assuré doit établir la preuve de son droit à l'indemnité, tout en donnant la possibilité à l'assureur de faire recours à un expert en cas de difficulté.

Paragraphe I : le droit à l'indemnité

La protection des assurés, des victimes d'accidents, passe par le droit à l'indemnisation. Mais ce droit est réglementé par l'article 9 du COCC qui dispose que « celui qui réclame

l'exécution d'une obligation doit en prouver l'existence ». Ainsi pour pouvoir jouir de ce droit, l'assuré est donc tenu à prouver la réalité du sinistre pouvant mettre en jeu la garantie de l'assureur.

La charge de la preuve incombe à celui qui revendique le bénéfice de la garantie et généralement en responsabilité automobile, c'est la tierce personne qui doit en apporter la preuve.

I-LA PREUVE DE L'EXISTENCE DU DOMMAGE :

Cette preuve consiste à établir que le sinistre est bien réel et qu'il entre dans le champs de la garantie. Pour ce faire plusieurs documents sont nécessaires, , même s'il existe, des documents standards tels que :

- Le procès verbal : il permet d'établir la réalité du sinistre et à l'aide des croquis donnent des précisions sur les causes et les conséquences.
- Le permis de conduire en vigueur du conducteur auteur du sinistre.
- Le certificat en vigueur de la visite technique.

La documentation change quand il s'agit d'un dossier matériel ou corporel :

a) **Documentation d'un dossier matériel :**

- Les devis estimatifs de réparation qui donne une estimation des dommages et servent de base à la détermination de l'indemnité.

b) **Documentation d'un dossier corporel :**

- Les certificats médicaux, les ordonnances et les factures des frais médicaux
- En cas de décès, le certificat de genre de mort ;
- Les pièces justificatives du droit des tierces personnes à l'indemnité ;

Toutefois il ne suffit pas à l'assuré de réunir tous ces documents pour pouvoir déclencher l'obligation de paiement de l'assureur, car celui-ci est limité non seulement par le principe indemnitaire (cas des dommages matériels) mais aussi par l'étendue de la garantie fixée dans la police d'assurance.

II- II- L'ETENDUE DE L'OBLIGATION DE L'ASSUREUR

L'assureur dans la poursuite de l'instruction du sinistre, doit vérifier les conditions de garantie pour déterminer l'étendue de son obligation et cette vérification lui permet de se situer sur la couverture ou non du sinistre.

En cas de refus du sinistre, l'alinéa 2 de l'article 9 du COCC demande à l'assureur de prouver que cette obligation est inexistante, éteinte ou limitée. Pour ce faire le document par excellence à étudier est le contrat d'assurance avec ses avenants, notes de couvertures etc, tous ces documents lui permet de vérifier si compte tenu des causes et circonstances du sinistre, la garantie est acquise et sous quelles conditions. Ces éléments permettront de justifier l'assureur en cas de refus de la couverture.

Par ailleurs, en cas de difficulté, l'assureur a la possibilité de faire appel à un expert.

Paragraphe II : l'expertise du sinistre

I- NOMINATION DE L'EXPERT :

Généralement convoqué en cas de dégâts matériels importants, ou en cas de désaccord sur les devis, pour participer à la détermination des causes et circonstances du sinistre, du coût de réparations.

La désignation d'un expert doit être faite dans les meilleurs délais afin de pouvoir prendre en compte tous les facteurs déterminants de l'affaire, il peut être désigné par l'assureur ou par décision judiciaire. Il a pour mission de constater les dommages, en rechercher l'origine, les causes, en évaluer le montant et rechercher si les conditions d'applications du contrat d'assurance sont réunies.

Comme dit plus haut, L'expert peut être désigné par l'assureur ou par décision judiciaire, mais quelque soit le mode de désignation, le recours à l'expertise quel qu'en soit les conclusions entraîne quelques conséquences.

II-LES CONSEQUENCES DU RECOURS A L'EXPERTISE

L'appel à un expert entraîne des effets, qui peuvent être de 3 ordres :

— **Economique** :

Le recours à un expert comporte un coût considérable pour l'entreprise, il augmente ainsi les frais de gestion des dossiers sinistres. C'est pour cela qu'il n'est fait appel à un expert que pour les sinistres mettant en jeu des sommes considérables. En effet pour ces sinistres, l'assureur a besoin non seulement d'une bonne évaluation du dommage mais aussi d'une analyse approfondie de leurs causes.

— **Ralentissement de la procédure de règlement du dommage** :

Le traitement du dossier sinistré est retardé lorsque la compagnie fait recours à un expert, ce retard est souvent intensifié dans le cas où l'expert doit venir de l'étranger pour faire son expertise, c'est la situation que connaît l'AAGE. Entre l'arrivée de l'expert sur le territoire du lieu du sinistre, son expertise et son rapport il peut s'écouler des nombreux mois, paralysant un peu le service sinistre, l'assuré et souvent les victimes. De plus à l'arrivée des conclusions de l'expert, une analyse doit être menée par le service sinistre afin de donner suite aux conclusions du rapport des sinistres ou compte tenu des relations commerciales que la compagnie entretient avec ses assurés, de procéder à une valorisation de ce que propose le rapport d'expertise.

— **Influence sur les relations futures avec les assurés** :

La procédure de l'appel à un expert est souvent ambiguë pour les assurés qui trouvent que c'est un moyen pour la compagnie de se décharger de prendre en charge le sinistre. Il génère parfois des violentes accusations de la part des assurés à l'égard de la compagnie. Ainsi plus l'expert tarde à faire ses conclusions plus le client a l'impression que la compagnie ne veut pas couvrir ses dommages. Plusieurs fois l'AAGE a été victime des menaces de mort et de tout en tas de choses de la part des assurés ou des victimes qui pensaient que la compagnie se déchargeait de l'affaire. Il va sans dire que, après cela les assurés n'ont plus vraiment confiance à leurs assureurs trouvant que ceux-ci ne sont là que pour encaisser les primes et au moment des sinistres, font appel à un expert pour ne pas couvrir le risque. Il faut passer par des moments de négociations et de conseils afin que l'assuré ou la victime soit patiente et comprenne le bien fondé de l'expertise. Cela n'est pas facile, car en attendant les conclusions

de l'expert, l'assuré ou la victime est sans indemnité, et s'il s'agit d'un taximan à qui le véhicule a été endommagé par l'assuré, il reste paralysé dans ses affaires, ne comptant que sur l'indemnité que lui versera l'assureur de l'auteur du sinistre pour pouvoir envisager des jours meilleurs.

Par ce chapitre il nous a été donné l'occasion de voir comment devrait être géré un dossier sinistre automobile conformément aux dispositions du code CIMA. Le contexte assurantiel équato-guinéen ne permet pas très souvent que les compagnies appliquent exactement le code CIMA.

Certes cette situation est particulière car unique pour le cas de la Guinée Equatoriale mais elle reste préoccupante pour l'existence même de ces compagnies qui sans un effort conjoint avec le gouvernement et les autres acteurs présents sur le territoire, c'est tout le secteur qui est voué à l'échec, or par la signature du traité CIMA en 1992 la Guinée Equatoriale avait promis de :

- Prendre toutes mesures nécessaires afin que son marché soit à même de couvrir par des garanties adaptées les risques que font face les personnes physiques ou morales présentes sur le territoire ;
- Encourager en vue d'accroître la rétention au plan national ou régional, la mise en place des facilités permettant aux organismes d'assurance et ou de réassurance opérant sur le territoire, d'effectuer des échanges d'affaires par des techniques adéquates ;
- De poursuivre la politique de formation de cadres et techniciens en assurance pour les besoins des entreprises et des administrations ;
- Créer les structures communes chargées de l'étude, de la définition et de la mise en œuvre des orientations politiques et des décisions en vue de :
 - Faciliter les conditions d'un développement sain et équilibrées des entreprises d'assurances ;
 - Favoriser la constitution sur l'ensemble du territoire d'un marché élargi et intégré réunissant les conditions d'un équilibre satisfaisant au point de vue technique, économique et financier ;
 - Mettre en place de nouveaux instruments financiers pour mieux rentabiliser les placements des compagnies d'assurances et de réassurance et autres investisseurs institutionnels, notamment par la création dans leurs zones monétaires respectives de marchés financier ;

20 ans après ces promesses, le bilan du secteur des assurances en GE est déplorable, et cela se ressent dans la prise en charge des victimes d'accident en ce qui concerne l'automobile car les compagnies sont confrontées à des situations qu'on peut qualifier d'extraordinaire car cela ne peut se rencontrer ailleurs. Ce sont ces problèmes qu'on se propose de soumettre ici, afin qu'on puisse comprendre quels sont les facteurs qui bloquent le développement du secteur de l'assurance en GE.

CHAPITRE II : ANALYSE CRITIQUE DE LA PROCEDURE DE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILES

SECTION I : OBSTACLES DANS LA PROCEDURE DE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES AUTOMOBILES

Les compagnies d'assurance présente sur le marché équato-guinéen rencontrent des difficultés à appliquer les dispositions prises par le code CIMA quant à la procédure d'indemnisation des victimes, les facteurs qui bloquent l'évolution ou l'aboutissement d'une telle procédure sont de plusieurs ordres mais ils peuvent être regroupés en deux essentiels facteurs : la méconnaissance du public en particulier des agents contrôleurs (p1) et la non application du code CIMA et du décret N°28/2008 du 31 Mars 2008 (p2).

Paragraphe I : Méconnaissance du public quant à ses droits et devoirs en matière d'assurance et celui des agents contrôleurs.

La survenance d'un accident automobile entraîne chez les sinistrés plusieurs réactions allant du constat des dommages subis ou causés en passant par la recherche du compromis particulièrement lorsqu'on se sait responsable ou à la recherche des témoins, des forces de l'ordre lorsqu'on se sait victime.

L'aspect de l'assurance ne passant qu'en dernier ressort lorsqu'il faudrait trouver des solutions concrètes concernant le financement des réparations ou des dommages causés. Mais lorsque ce dernier aspect vient dans l'esprit du sinistré responsable ou pas, les véhicules endommagés ne sont plus sur le lieu du sinistre, il n'existe aucun PV, aucun croquis de l'accident, aucune photo. Les assureurs n'ont à ce moment que la seule déclaration de l'assuré alors plusieurs difficultés surgissent. Le cas devient plus complexe lorsqu'il y a eu des dommages corporels.

Cette situation vient du fait que malgré l'obligation de souscrire à la responsabilité civile automobile, la population n'a pas encore acquis et compris le rôle de l'assurance dans leur vie quotidienne, pour elle l'assurance reste un moyen d'estoquer des fonds pour des risques qui n'arrivent qu'aux autres.

Ce manque de culture assurantielle vient du fait que le secteur de l'assurance en Guinée Equatoriale se structure timidement et la population n'est pas assez avertie et sensibilisée sur le sujet. Cette sensibilisation devrait venir aussi bien de l'Etat des acteurs présents sur le marché, la sensibilisation de l'Etat devra atteindre non seulement la population mais aussi les autorités de contrôles présentes sur la route qui doivent être les premiers à connaître les différents mécanismes de la protection des individus et de la conservation du patrimoine dont fait partie l'assurance. Mais la particularité dans le marché équato-guinéen est que mêmes les forces de l'ordre sensées faire appliquer les dispositions du décret 2008 ne sont pas sensibilisées sur le sujet et faisant des contrôles de tous types et oubliant voire même négligeant l'assurance.

Cette méconnaissance de la chose fait en sorte que les procédures ne peuvent être suivies aisément, paralysant un peu la compagnie dans certaines de ses démarches et en biaisant même ses résultats.

La complexité de ce phénomène s'aggrave dès lors qu'on est en présence des 3 cas d'accidents automobiles à savoir :

- Les deux véhicules sont assurés
- Un seul véhicule est assuré et l'autre non
- Aucun des deux véhicules n'est assuré

- **Cas où les deux véhicules sont assurés :**

L'on penserait que la tâche serait aisée avec des personnes assurées, mais non !! Généralement la présomption d'assurance qu'est l'attestation d'assurance reste le plus souvent dans les bureaux, les assurés ne sachant leur importance, une fois l'assurance souscrite la carte rose et l'attestation d'assurance restent avec les autocollants dans les chemises appropriées. C'est ainsi qu'à la déclaration du sinistre, le déclarant ne peut réellement prouver qu'il est assuré et cela retarde la prise de déclaration du sinistre. Par ailleurs la déclaration auprès de l'assureur est faite après maintes négociations entre les sinistrés, le déplacement des véhicules et avec la non intervention des forces de l'ordre.

Dans le marché équato-guinéen de l'assurance 80% à 90% du portefeuille automobile sont des flottes c'est-à-dire appartenant à des entreprises, peu sont les particuliers qui s'assurent, ainsi avec l'étendue de leur parc automobile les entreprises essayent de réduire la prime en

diminuant les garanties et laissant généralement la responsabilité civile obligatoire, donc quand arrive le jour du sinistre elles courent vers l'assureur pour la réparation de leur véhicule et se sentent trahie par la suite par le refus de l'assureur.

Lorsque deux véhicules assurés sont à l'origine de l'assurance, les agents de contrôle ne s'intéressent pas à l'affaire se disant qu'ils ont de l'argent pour pouvoir assumer les dégâts. Ainsi les responsabilités ne sont pas établies et difficile à l'assureur de pouvoir apprécier le sinistre. Il lui faudrait donc faire une enquête sur les lieux du sinistre, interroger les témoins, les voisins, les passants afin de se faire une idée sur les responsabilités.

Il est vrai que le code prévoit dans son article 227 qu'en cas de difficulté de statuer sur les responsabilités *«chacun des conducteurs ne reçoit de la part du ou des autres conducteurs que la moitié de l'indemnisation du dommage corporel ou matériel qu'il a subi.»* mais cela est encore l'une des utopies à pouvoir faire réaliser dans le marché de l'assurance équatorien.

Généralement ce qui se passe quand deux véhicules sont assurés, est que les assureurs connaissant le marché dans lequel ils évoluent s'asseyent pour régler le sinistre dans le respect du code CIMA quand ils en ont la possibilité, mais sinon ils essayent de rester le plus fidèle possible.

- **Un seul véhicule est assuré :**

Dans cette optique deux cas peuvent surgir :

- Le véhicule assuré est responsable de l'accident
- Le véhicule assuré est victime dans l'accident

Etre assuré en Guinée Equatoriale est signe de richesse, signe qui prouve qu'on a de l'argent pour réparer les dommages causés ou subis, alors lorsque le véhicule assuré est l'auteur de l'accident, les forces de l'ordre si elles sont présentes s'intéressent l'affaire non pas pour donner un encadrement nécessaire a cet accident mais pour accabler l'assuré auteur de l'accident de toutes les charges possibles. Ainsi elles procèdent à la confiscation de son véhicule promettant de le remettre lorsque l'assuré aura signé une décharge prenant en charge tous les dommages causés ou bien le sort du véhicule est entre les mains de la victime qui doit montrer aux forces de l'ordre qu'elle est satisfaite de la prise en charge faite par l'assuré.

Dans un tel contexte, nous constatons que la position de l'assureur est délicate, car il doit satisfaire à toutes les exigences de la victime et faire face à des exigences superflues ne respectant pas le principe même de l'assurance c'est-à-dire le principe indemnitaire. Ainsi nous pouvons être confrontés à des situations où au jour du sinistre, le véhicule endommagé vaut à peine 10 millions mais cette victime fera une réclamation de 18 à 20 millions de FCFA et après maintes négociations il lui sera versé 15 Millions de FCFA. Voilà les problèmes que rencontrent les assureurs et cela se compliquent encore plus quand il s'agit d'un véhicule appartenant à une autorité de l'armée.

Et dans un cas encore plus alarmant, quand il s'agit des dommages corporels, les autorités de l'ordre prennent l'affaire en main en fixant même l'indemnité à verser à la famille éplorée. Ainsi la perte d'un enfant sera évaluée à 3 Millions sur des bases qu'elles seules connaissent.

Dans ce sens le métier de l'assurance n'est pas respecté dans ce contexte de menaces et intimidations.

Lorsqu'il s'agit maintenant du cas où c'est le véhicule assuré qui est victime de l'accident, l'assuré qu'il ait souscrit une garantie tous risques ou uniquement la garantie obligatoire, l'assureur est confronté au même problème : l'insolvabilité de l'auteur du sinistre.

Après avoir pris en charge les réparations du véhicule, l'assureur qui grâce à l'article 42 du code CIMA est subrogé dans les droits et actions de l'assuré a du mal à voir la procédure du recours aboutir à cause de cet insolvabilité. De plus s'il faille porter l'affaire en justice, cela entraînerait des dépenses supplémentaires et vue la lenteur judiciaire cela engendrerait des coûts considérables.

- **Aucun véhicule n'est assuré :**

Cette situation doit normalement être gérée par l'Etat qui doit trouver les mécanismes appropriés afin d'éviter que les victimes ou les ayants droits ne soient lésés et les assureurs ne sont pas concernés par cette situation.

D'autres facteurs sont à l'origine des problèmes que rencontrent les compagnies dans la procédure de prise en charge des victimes d'accidents automobiles et liées à la méconnaissance de la culture d'assurance de la population et des agents contrôleurs.

I-LE PROCES VERBAL D'ACCIDENT NON CONFORME :

le procès verbal est un document établi par les autorités de l'ordre et ayant le rôle de décrire les circonstances de l'accident, afin de faire foi auprès des organes qui en ont besoin (compagnies d'assurances, tribunal...). Dans un contexte où l'assurance n'est pas encore entrée dans les mœurs, les compagnies assistent à des cas où il n'y a pas de cohérence entre le croquis établi et les conclusions du procès verbal.

Cette situation entraîne beaucoup de gênes dans l'appréciation du sinistre par le gestionnaire du sinistre car il ne peut plus avoir confiance et doit lui-même faire sa propre enquête. Un instrument légal qui devient un instrument de fraude.

II- LA NON PRISE EN CHARGE DE LA VETUSTE DANS L'EVALUATION DU DOMMAGE:

L'article 31 du code CIMA statuant sur le principe indemnitaire veut que l'indemnité due par l'assureur à l'assuré ne doit pas dépasser le montant de la valeur de la chose assurée au moment du sinistre. Cependant les victimes refusent la prise en compte de la vétusté de leur véhicule dans le cadre de l'évaluation des dommages fait par le gestionnaire sinistre et on peut arriver à des situations décrite un peu plus haut où le véhicule au moment du sinistre vaut 10 Millions de FCFA réclame 18 Millions de FCFA et qui après menaces, intimidations et négociations il lui sera donné 15 Millions de FCFA.

III- L'ABUS D'AUTORITE :

L'abus d'autorité ici est lié à la situation de la loi du plus fort qui prévaut sur le marché. Ainsi nous arrivons à des situations où la victime étant une grande personnalité ou a des relations avec des très haut niveaux, posent eux-mêmes la base de leur indemnité que les compagnies face à un manque d'encadrement sont obligés de la satisfaire.

IV- LE MANQUE D'ENCADREMENT JURIDIQUE :

Quand les affaires arrivent au tribunal, les compagnies sont parfois confrontés à des situations où même si la responsabilité de l'assuré n'est pas établie et que la garantie de l'assureur n'est pas engagée, le manque d'encadrement juridique qui a pour conséquence l'installation d'une insécurité juridique fait en sorte que les assureurs sont amenés quand même à prendre en charge les dommages.

Les conséquences de cette insécurité juridique sont encore plus complexe et profonde car elles empêchent l'établissement des nouvelles compagnies qui à travers leurs expériences et leur savoir faire apporteraient une meilleure protection à la population. Quelle compagnie pourrait accepter de prendre en charge des sinistres qui n'engagent pas sa garantie, quelle compagnie accepterait de se voir fixer l'indemnité et les frais de d'immobilisation du véhicule par la victime ?

Tous ces problèmes à savoir le manque de diligence des procès verbaux, le manque de législation, la perte des fonds à cause de la délocalisation des risques, les recours non abouti et les victimes laissées pour compte à cause de l'insolvabilité du responsable, l'assurance prise comme une entité bienfaitrice, le manque des sanctions, l'ignorance des individus quant à leurs droits et devoirs, l'ignorance des agents contrôleurs, la non assurance des juges qui doivent juger les affaires d'assurance, le vide juridique, le manque de confiance des entreprises étrangères à cause du manque de crédibilité, la situation de la loi du plus fort...tout cela constitue les facteurs qui empêchent le développement de l'assurance dans le marché équato-guinéen.

Et pourtant le gouvernement à travers la ratification du traité CIMA et le décret 2008 montre sa volonté à faire évoluer ce secteur.

Paragraphe II : La non application du code CIMA et du Décret N°28/2008 du 31 Mars 2008.

I- LA NON APPLICATION DU CODE CIMA :

L'article 46 du Titre II dispose que « *les Etats membres assurent leur concours à la réalisation des objectifs de la Conférence grâce à l'action de leurs représentants au conseil et en adoptant toutes mesures internes propres à assurer l'exécution des obligations découlant du présent Traité. Ils s'abstiennent de toute mesure susceptible de faire obstacle à l'application du présent Traité et des actes établis par les organes de la Conférence.*»

Les procédures telles que décrites par le Traité ont du mal à se faire appliquer à cause des facteurs expliqués plus haut, or l'Etat à travers la ratification doit trouver les mécanismes possibles au respect de ces dispositions.

Certaines dispositions telles que l'article 31 sur le principe indemnitaire ont du mal à passer à cause du manque de culture assuranciel dont fait face la population, le contrôle du respect de l'article 213 sur la présomption d'assurance par les autorités policières fait défaut, ce sont elles qui sont chargées de vérifier le respect de l'obligation faite par l'article 220 qui voudrait que tout souscripteur d'un contrat d'assurance appose sur le véhicule automoteur assuré un certificat d'assurance qui est une partie détachable de l'attestation d'assurance. Face à un contrôle de police, les forces de l'ordre demanderont tous types de documents sauf les documents d'assurance.

Or si ce contrôle tolère la non souscription d'une assurance automobile cela devient un frein au Décret N°28/2008.

II- LA NON APPLICATION DU DECRET N° 28/2008 DU 31 MARS 2008 :

Quatre ans après la promulgation de ce décret, le gouvernement a du mal à le faire appliquer or il est primordial pour lui de faire respecter les dispositions du Traité afin de respecter les engagements pris lors de la ratification du traité.

SECTION II : PERSPECTIVES EN VUE DE L'AMELIORATION D'UNE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILE

Le secteur de l'assurance joue un rôle fondamental dans la paix sociale et dans le fonctionnement d'une économie moderne, permettant la survie des entreprises en maintenant les emplois et les savoirs faire, de nombreuses activités ne pouvant être exercées sans l'assurance.

Troisième producteur de pétrole de l'Afrique subsaharienne, la Guinée Equatoriale est un pays en pleine croissance économique, le développement des infrastructures, l'amélioration des conditions de vie, la lutte contre la mortalité, tout cela nécessite l'intervention de l'assurance afin de pérenniser cette croissance.

Il va donc dans l'intérêt de l'Etat de jouer vraiment son rôle dans la recherche et surtout l'application des mécanismes adéquats et appropriés pour la conservation du patrimoine

nationale en octroyant un cadre réglementaire au marché de l'assurance (P1). Mais l'Etat malgré sa bonne volonté ne peut à lui seul garantir l'assainissement du secteur et doit par conséquent compter sur l'appui des différents acteurs du secteur (P2).

Paragraphe I : le rôle de l'Etat

L'un des objectifs du traité CIMA contenu dans son article 1 alinéa 6 est de faciliter les conditions d'un développement sain et équilibré des entreprises d'assurances à ce titre les pays membres doivent à leur tour veiller à ce que les Directions Nationales des Assurances servent de relais à l'action de la commission (article 46).

Ainsi l'organe susceptible de faire respecter les dispositions du traité CIMA est la Direction Nationale des Assurances (A), mais étant donné le faible taux de souscription d'assurance automobile, l'Etat doit veiller à ne laisser aucune victime ou ses ayants droits lésés du fait de l'insolvabilité ou le manque d'assurance en responsabilité civile automobile c'est généralement le cas d'accident qui fait intervenir des véhicules non assurés et l'Etat pour pallier à ce risque doit penser à la création d'un Fonds de Garantie Automobile (B).

I- LE ROLE DE LA DIRECTION NATIONALE DES ASSURANCES (DNA):

En Guinée Equatoriale, c'est la promulgation du décret du 27 Aout 1999 qu'est née la Direction Nationale des Assurances.

Les missions, les statuts et les rôles des DNA sont contenues dans l'annexe II du code CIMA. Ainsi la DNA sert de relais à l'action de la commission dans les Etats membres, elles assurent notamment : la promotion du secteur des assurances, la sauvegarde des intérêts des assurés et bénéficiaires des contrats d'assurances, le rôle d'expert et de conseil immédiat en matière d'assurance auprès des autorités nationales, la surveillance générale du marché des assurances...

La DNA a ainsi 2 rôles à jouer dans le secteur de l'assurance en Guinée Equatoriale :

— Le rôle du protecteur des assurés

— Le rôle d'assainisseur du marché en vue de la protection des intérêts des compagnies

II- LE ROLE DU PROTECTEUR DES ASSURES :

L'une des particularités de l'assurance est l'inversion de son cycle de production, en effet l'assuré paye d'avance un service qui sera réalisé bien plus tard. A ce niveau il faut préserver les assurés de certains dangers occasionnés par cette spécificité. D'une part il faut veiller à ce que les primes payées ne soient pas détournées de leur destination normale c'est-à-dire le paiement des sinistres, connaissant mieux l'appareil assurantiel, les assureurs peuvent être amenés à user de manœuvres destinées à décourager les assurés ou les bénéficiaires de contrat d'obtenir le versement de sommes qui leurs sont dues.

D'un autre côté face à la férocité de la concurrence, il faut éviter que les tarifs ne soient fixés à un niveau insuffisant, susceptible de compromettre gravement l'équilibre financier des entreprises d'assurance et ainsi les empêcher d'indemniser les assurés ou les victimes d'accidents. Ainsi la DNA doit veiller à ce que les assureurs soient toujours prêts à faire face à leurs engagements.

Pour l'atteinte de ces objectifs, la DNA est habilitée à effectuer des contrôles techniques auprès des compagnies, ces contrôles se font soit sur pièce par l'analyse de l'ensemble des textes législatifs et réglementaires qui s'imposent aux secteurs de l'assurance, soit sur place en vérifiant les cohérences entre les documents comptables fournis par la compagnie en vue de vérifier la prudence sur l'évaluation de ses engagements réglementés, la détention d'actifs suffisamment sûrs, liquides, rentables et diversifiés, la composition des fonds propres comme secours.

III- LE ROLE D'ASSAINISSEUR DU MARCHE EN VUE DE LA PROTECTION DES COMPAGNIES D'ASSURANCE :

La DNA joue un rôle primordial dans la promotion du secteur des assurances. Cette promotion passe par l'application véritable du décret 2008 portant sur l'obligation de souscription en responsabilité automobile. Car les compagnies ressentent le manque à gagner à cause du fait que la culture d'assurance n'est pas encore un acquis.

Il est vrai que le traité CIMA n'a pas prévu des sanctions contre le non respect de l'obligation d'assurance, mais les DNA sont tenues d'adopter toutes les mesures internes propres à assurer l'exécution des obligations d'assurance (article 46).

L'une des mesures internes est le contrôle des assurances obligatoires telles que la responsabilité civile automobile par les autorités de force de l'ordre. Elles seules peuvent faire respecter les dispositions du décret 2008 afin d'éviter les dérives que connaît actuellement le marché de l'assurance en Guinée Equatoriale.

L'autre rôle de l'ETAT est d'apporter protection et encadrement à la trop importante population qui n'est pas assurée et cela ne peut se faire qu'à l'aide de la création d'un fonds de garantie automobile.

IV- LA CREATION D'UN FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE :

Suivant l'article 600, le fonds de garantie automobile est une institution chargée de prendre en charge dans la limite des plafonds fixés par les textes, les victimes des dommages résultant d'atteintes à leurs personnes, nés d'un accident causé par un véhicule terrestre à moteur en circulation lorsque le responsable des dommages demeurent inconnu ou n'est pas assuré.

Ce dispositif est d'une importance capitale dans la mesure où il permet d'éviter de laisser les victimes ou les ayants droits à leur sort.

V- D'AUTRES MESURES D'AMELIORATION

— La formation des cadres d'assurances et la création du centre professionnel de formation de l'assurance (CPFA) :

Les problèmes que rencontre la DNA à atteindre ses objectifs sont de plusieurs ordres notamment le manque de cadres d'assurance ainsi l'Etat doit promouvoir la formation des cadres d'assurances par un encadrement adéquat et approprié.

— La vulgarisation de l'assurance et la sensibilisation de la population :

En vue de promouvoir la culture d'assurance et de sensibiliser la population sur l'importance de l'assurance. Cette vulgarisation devra passer par la tenue des séminaires, réunions et rencontres, à travers les médias tels que télévision, radios, publicités afin d'atteindre une plus grande population.

— **La création du Bureau National de la carte rose :**

L'intensification de la circulation transfrontalière accroît la déportation du risque hors du territoire national. Ainsi la création de la carte rose permet de prendre en charge ces risques. Or la gestion des cartes roses nécessite un organe bien spécialisé. Le bureau national de la carte rose permettrait de mieux gérer et contrôler l'utilisation de la carte rose qui est une carte internationale d'assurance obligatoire ayant pour but de permettre à tout automobiliste qui se rend dans un pays de la même zone d'être couvert au titre de sa responsabilité civile du fait des dommages matériels ou corporels qu'il serait amené à causer à des tiers lors de la circulation dans ce territoire.

— **La domiciliation des risques locaux :**

L'article 308 pose un principe fondamental celui de l'existence même d'un marché local. Face à une insécurité judiciaire, les entreprises étrangères n'ont pas confiance à la législation du pays et aux compagnies présentes supposant qu'elles ne sont pas à même de défendre aux mieux leurs intérêts, préférant ainsi se faire assuré à l'étranger ce qui entraîne une perte à gagner pour les entreprises locales.

Malgré cette interdiction faite par le traité, cette pratique est courante et cela montre une fois de plus l'impuissance de l'Etat à faire respecter la réglementation.

— **La formation des agents de contrôles :**

L'insécurité judiciaire commence du fait qu'en plus de la population les agents contrôleurs n'ont pas eux aussi une culture assurancielle leur permettant de mieux comprendre le rôle de l'assurance et son mécanisme. Cette formation leur permettrait de mieux comprendre les dispositions du code, de voir l'importance d'un rigoureux contrôle de l'obligation d'assurance (attestation et carte rose), une meilleure rédaction des procès verbaux afin de permettre une meilleure procédure d'indemnisation des victimes d'accident automobile.

Paragraphe II : rôle des acteurs présents sur le marché

Il s'agit des compagnies d'assurance et des intermédiaires d'assurance.

I- LES COMPAGNIES D'ASSURANCES :

Les compagnies d'assurance ont un rôle de conseil auprès des assurés, elles doivent faire comprendre aux assurés quelles sont leurs obligations et leurs devoirs afin qu'ils sachent comment se comporter en cas de sinistre.

Le marché équato-guinéen est composé de 03 compagnies essentiellement IARD, il s'agit de :

- EGICO S.A
- CHANAS ASSURANCE
- AFRICAINE DES ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE (AAGE)

II- LES INTERMEDIAIRES D'ASSURANCE :

Le principal courtier présent dans le marché est le courtier ASCOMA. Le courtier défend les intérêts de l'assuré a ce titre il doit bien étudier le marché afin d'offrir à son client une couverture correspondant a ses besoins.

III- LA CREATION D'UNE ASSOCIATION DES SOCIETES D'ASSURANCES :

L'Etat à lui seul ne peut répondre aux atteintes du marché de l'assurance, ainsi la création d'une association des sociétés d'assurance permettra aux sociétés de s'associer afin de mieux défendre leurs intérêts communs dans la lutte contre la fraude, l'insécurité juridique, l'abus de pouvoir et à travers leurs expérience et compétences de participer à l'assainissement du marché de l'assurance de la Guinée Equatoriale.

CONCLUSION

Le stage que nous avons effectué auprès de l'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale avait pour objectif de permettre aux futurs cadres d'assurances de se familiariser avec le milieu professionnel, de se confronter aux difficultés sur le terrain et de mettre en pratique les enseignements reçus.

Il nous a été demandé de traiter d'un problème rencontré par notre structure d'accueil afin d'apporter des solutions et des perspectives d'amélioration. C'est dans ce contexte qu'on a été amené à traiter de la *Problématique de la prise en charge des victimes d'accident automobile cas de l'Africaine des Assurances de Guinée Equatoriale*. Le choix a été une évidence pour nous dans la mesure où les compagnies souffrent des problèmes tels que l'insécurité juridique, la non application du code CIMA et du décret 2008 portant sur les assurances obligatoires en particulier la responsabilité civile automobile.

Ce manquement entraîne des pertes considérables pour les compagnies d'assurance dans la mesure où cela fausse l'équilibre de la mutualité qui est l'objectif recherché par toute Compagnie d'Assurance, ce déséquilibre peut entraîner l'insolvabilité de la Compagnie, ce qui affecte négativement les résultats, or l'Etat dans son rôle de promotion du marché de l'assurance doit trouver des mécanismes pour pouvoir accorder aux compagnies locales un encadrement réglementaire fiable. Cependant l'Etat ne peut pas lui seul relever le défis de l'assainissement du marché il a besoin du soutien de tous les acteurs présents sur le territoire, ainsi a ton suggérer la formation des agents de sécurité, la formation des cadres d'assurances, la prise des diligences nécessaires a l'exécution de l'application du code CIMA et du Décret 2008, la création d'un Fonds de Garantie Automobile, la création d'une association des sociétés d'assurances.

Toutes ces mesures sont sensées œuvrer pour l'amélioration de la procédure de prise en charge par les assureurs des victimes d'accident automobile.

BIBLIOGRAPHIE

I- LEGISLATION

- Code des assurances de la CIMA
- Acte uniforme sur les sociétés commerciales et GIE (OHADA)

II- OUVRAGES GENERAUX :

- **YIGBEDEK Zacharie**, l'assurance automobile : théorie et pratique, 2^{ème} édition presses Universitaires de Yaoundé, 2008

III- RAPPORTS ET MEMOIRES

- **Ibrahima Mamadou SALL**, Gestion des sinistres en assurances de dommages
- **Carmelio Julio MOTOGO**, l'industrie de l'assurance en Guinée Equatoriale

IV- COURS

- **Edmond BOSSOU**, cours assurance automobile, Institut International des assurances
- **Adama Ndiaye**, cours de contrôle sur pièces et sur place, Institut International des assurances
- **Mah GALI**, cours législation et réglementation des assurances

TABLE DES MATIERES

DEDICACE	I
REMERCIEMENTS.....	II
SOMMAIRE	III
LISTE DES TABLEAUX.....	IV
RESUME.....	VI
ABSTRACT.....	VII
INTRODUCTION GENERALE	1
PREMIERE PARTIE :	4
PRESENTATION DU STAGE EFFECTUE A L'AFRICAIN DES ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE	4
CHAPITRE I : L'AFRICAIN DES ASSURANCES ET LE CONTEXTE EQUATO-GUINEEN DES ASSURANCES.....	5
SECTION I : LE SECTEUR DE L'ASSURANCE EN GUINEE EQUATORIALE	5
PARAGRAPHE I : HISTORIQUE DU SECTEUR.....	6
PARAGRAPHE II : DU DECRET N°28/2008 FAISANT OBLIGATION DES ASSURANCES RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE, FACULTES A L'IMPORTATION ET DES RISQUES DE CONSTRUCTION	7
<i>a-L'arrêté Ministériel du 20 Mai 1997 PORTANT SUR LA DELOCALISATION DU RISQUE</i>	7
<i>b-Le Décret N° 143/1998 du 06 Octobre 1998 PORTANT SUR L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE SCOLAIRE OBLIGATOIRE</i>	8
i-.....	9
<i>c-La circulaire Ministérielle du 26 Juin 2006 PORTANT SUR LES CONDITIONS DE L'OBTENTION DE L'AGREMENT POUR EXERCER LES ACTIVITES D'ASSURANCES EN GUINEE EQUATORIALE</i>	9
<i>d-Décret N° 28/2008 du 31 Mars 2008 PORTANT SUR L'OBLIGATION DES ASSURANCES RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE, FACULTES A L'IMPORTATION ET RISQUES DE CONSTRUCTION</i>	10
SECTION II : REPERES SUR LES ORIGINES DE LA COMPAGNIE A NOS JOURS	12
PARAGRAPHE I : CREATION DE L'ENTREPRISE	12
PARAGRAPHE II : STRUCTURE ET ORGANISATION	15
<i>L'Assemblée Générale</i>	15
<i>Le conseil d'administration</i>	15
<i>La Direction Générale.....</i>	15
<i>Service de la production</i>	16
<i>Service sinistre.....</i>	16
<i>Les autres services.....</i>	17
— Service comptabilité :	17
— Service Informatique :	17
— Secrétariat général :	18
CHAPITRE II : DEROULEMENT DU STAGE PROPRESMENT DIT.....	19
SECTION I : TACHES EFFECTUEES	19
PARAGRAPHE I : LE SERVICE PRODUCTION.....	19
— L'analyse des conditions générales des contrats d'assurance :	19
— Les visites de risques :	19
— La production IARD :	20

— La production automobile :	20
— La souscription d'assurance sécurité voyage séjour (ASVS) :	20
PARAGRAPHE II : LE SERVICE SINISTRE	20
SECTION II : BILAN DU STAGE	22
PARAGRAPHE I : L'INTERET DU STAGE	22
PARAGRAPHE II : APPORTS DU STAGE	22
DEUXIEME PARTIE :	23
PROBLEMATIQUE DE LA PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILES	23
CHAPITRE I : PROCEDURES DE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES AUTOMOBILES SELON LE CODE CIMA	24
SECTION I : PROCEDURES A L'OUVERTURE DU DOSSIER SINISTRE	24
PARAGRAPHE I : LES PREALABLES A L'OUVERTURE DU DOSSIER SINISTRE	25
I- L'OBLIGATION LEGALE DE DECLARATION DE SINISTRE	25
II- LES OBLIGATIONS CONVENTIONNELLES	26
PARAGRAPHE II : LES OPERATIONS D'OUVERTURE DU DOSSIER SINISTRE	26
I-L'ENREGISTREMENT DES DOSSIERS SINISTRES	27
II -L'EVALUATION PROVISOIRE DES DOMMAGES	27
SECTION II : DOCUMENTATION DU DOSSIER SINISTRE AUTOMOBILE	28
PARAGRAPHE I : LE DROIT A L'INDEMNITE	28
I-LA PREUVE DE L'EXISTENCE DU DOMMAGE :	29
a) Documentation d'un dossier matériel :	29
b) Documentation d'un dossier corporel :	29
II- II- L'ETENDUE DE L'OBLIGATION DE L'ASSUREUR	30
PARAGRAPHE II : L'EXPERTISE DU SINISTRE	30
I- NOMINATION DE L'EXPERT :	30
II-LES CONSEQUENCES DU RECOURS A L'EXPERTISE	31
CHAPITRE II : ANALYSE CRITIQUE DE LA PROCEDURE DE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILES	34
SECTION I : OBSTACLES DANS LA PROCEDURE DE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES AUTOMOBILES	34
PARAGRAPHE I : MECONNAISSANCE DU PUBLIC QUANT A SES DROITS ET DEVOIRS EN MATIERE D'ASSURANCE ET CELUI DES AGENTS CONTROLEURS	34
I-LE PROCES VERBAL D'ACCIDENT NON CONFORME :	38
II- La non prise en charge de la vétusté dans l'évaluation du dommage:	38
III- L'abus d'autorité :	38
IV- Le manque d'encadrement juridique :	38
PARAGRAPHE II : LA NON APPLICATION DU CODE CIMA ET DU DECRET N°28/2008 DU 31 MARS 2008.	39
I- La non application du code CIMA :	39
II- La non application du décret N° 28/2008 du 31 Mars 2008 :	40
SECTION II : PERSPECTIVES EN VUE DE L'AMELIORATION D'UNE PRISE EN CHARGE DES VICTIMES D'ACCIDENTS AUTOMOBILE	40
PARAGRAPHE I : LE ROLE DE L'ETAT	41
I- LE ROLE DE LA DIRECTION NATIONALE DES ASSURANCES (DNA):	41

II-	Le rôle du protecteur des assurés :	42
III-	Le rôle d'assainisseur du marché en vue de la protection des compagnies d'assurance :	42
IV-	LA CREATION D'UN FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE :	43
V-	D'AUTRES MESURES D'AMELIORATION	43
—	La formation des cadres d'assurances et la création du centre professionnel de formation de l'assurance (CPFA) :	43
—	La vulgarisation de l'assurance et la sensibilisation de la population :	43
—	La création du Bureau National de la carte rose :	44
—	La domiciliation des risques locaux :	44
—	La formation des agents de contrôles :	44
	PARAGRAPHE II : ROLE DES ACTEURS PRESENTS SUR LE MARCHÉ	45
I-	LES COMPAGNIES D'ASSURANCES :	45
II-	LES INTERMEDIAIRES D'ASSURANCE :	45
III-	LA CREATION D'UNE ASSOCIATION DES SOCIETES D'ASSURANCES :	45
	CONCLUSION	46
	BIBLIOGRAPHIE.....	47
	TABLE DES MATIERES.....	48



ORGANIGRAMME DE L'AFRICAINNE DES ASSURANCES DE GUINEE EQUATORIALE

