

## MAROCAINS RÉSIDENTS À L'ÉTRANGER

# Que couvrent vos assurances voyages ?

Pendant la traversée en famille et au long du séjour au Maroc, le MRE ne peut être à l'abri d'un accident de la circulation, d'une panne ou d'un malaise de santé. Et parce que ce genre d'incidents pourrait transformer un retour au pays, tant attendu, en un cauchemar vu que ces urgences surviennent au moment où l'on s'y attend le moins, comment ces automobilistes, assurés dans leurs pays de résidence, le restent-ils quand ils franchissent les frontières d'autres pays et à l'intérieur du Maroc ? Avec quelles couvertures ? Dans quelles mesures et dans quelles proportions, l'assistance peut-elle venir au secours aux atteintes à leur santé ou/et à leurs moyens de transport ?

Dossier réalisé par ABDELFTAH ALAMI

**D**ans cette partie, que nous voulons simple et pratique, nous présentons les repères essentiels du fonctionnement de l'assurance Responsabilité Civile-RC- automobile hors frontière à partir, particulièrement du système de la Carte Verte et accessoirement celle de l'Assurance Frontière. Si les Etats ont initialement légiféré, pour faire face à l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation sur leur territoire national, en vue de rendre obligatoire l'assurance de RC automobile, le besoin s'est fait sentir, vu l'augmentation du parc automobile et l'intensification de la circulation hors frontières, de permettre aux automobilistes d'être assurés contre les risques de RC en matière de circulation routière lorsqu'ils pénètrent sur le territoire d'un pays étranger. Pour répondre aux besoins de leurs clients et sauf cas particuliers, les assureurs ne limitent pas leurs garanties au seul territoire de résidence de leurs clients mais les

étendent aux Etats étrangers en fonction des flux normaux de circulation internationale et des conventions internationales passées entre Etats qui précisent les modalités de traitement des sinistres causés dans un Etat par un automobiliste assuré dans un Etat signataire. Il s'agit du système international de la Carte verte, crée en 1949 entre pays Européens puis étendu par la suite à d'autres pays hors Europe. Schématiquement (pour plus de détails, voir interview ci-contre du Délégué Général du BCMA), selon ce système, chaque pays adhérent a constitué un « Bureau » (au Maroc, c'est le Bureau Central Marocain des Sociétés d'Assurances contre les accidents d'Automobiles- BCMA), ayant simultanément deux fonctions : émettre le certificat international d'assurance (carte verte) et assurer la responsabilité de la gestion et du règlement des sinistres causés par les automobilistes étrangers. Chaque bureau national est donc à la fois un bureau émetteur lorsqu'un automo-



biliste porteur d'une carte verte émise sous son autorité cause un accident dans un autre pays, et bureau gestionnaire lorsqu'un automobiliste étranger cause un accident sur son territoire. Par ailleurs, les résidents étrangers qui ne sont pas en possession d'une carte verte ou d'une carte valide où le code « MA » c'est-à-dire Maroc est biffé, (en clair l'assureur n'accorde pas l'extension de sa couverture d'assurance sur le territoire marocain), sont tenus, pour respecter l'obligation locale d'assurance RC de souscrire une « assurance frontière » ; elle est

généralement délivrée directement aux postes frontières pour une durée limitée et gérée, aujourd'hui, au Maroc par la Compagnie d'Assurance Transport-CAT.

## Le BCMA, garant de règlement des sinistres étrangers ?

Même si le BCMA ne gère qu'environ 20% des dossiers étrangers (80% sont gérés par les correspondants de sociétés d'assurances étrangères- Voir § ci-dessous), les données chiffrées sur les montants des rapatriements auprès de celles-ci et de règlements effectués au profit de

Tableau 1

Dossiers ouverts	2011			2012			Variation en %		
	BCMA	Gestion Spéciale (*)	Total	BCMA	Gestion Spéciale (*)	Total	BCMA	Gestion Spéciale (*)	Total
exercice 2008 et antérieurs	186	129	315	84	77	161	-54,84	-40,31	-48,89
2009	109	266	375	53	89	142	-51,38	-66,54	-62,13
2010	310	1 109	1 419	91	222	313	-70,65	-79,98	-77,94
2011	408	1 701	2 109	268	951	1 219	-34,31	-44,09	-42,20
2012	-	-	-	412	1 653	2 065			
<b>Total</b>	<b>1 013</b>	<b>3 205</b>	<b>4 218</b>	<b>908</b>	<b>2 992</b>	<b>3 900</b>	<b>-10,37</b>	<b>-6,65</b>	<b>-7,54</b>

(\*) Gestion spéciale : gestion effectuée par les correspondants au Maroc (entreprises d'assurances ou organismes gestionnaires) des entreprises d'assurances étrangères.

Tableau 2

Exercices	Dossiers ouverts		Dossiers MRE		
	Nombre par année	Evolution en %	Nombre par année	% des dossiers ouverts	Evolution en %
2007	866	-30,39	831	95,96	-29,47
2008	1 045	20,67	1 039	99,43	25,03
2009	774	-25,93	754	97,42	-27,43
2010	1 131	46,12	1 121	99,12	48,67
2011	1 013	-10,43	990	97,73	-11,69
2012	908	-10,37	856	94,27	-13,54

victimes et ayants-droit marocains ainsi que les montants des transferts opérés par le BCMA en faveur de victimes résidents à l'étranger sont un véritable indicateur de la pertinence de ce système de la carte verte et de la grande utilité de cette institution en tant que facilitateur de la procédure d'indemnisation aussi bien des victimes marocaines que celles des résidents à l'étranger.

Les situations chiffrées que nous allons commenter sont extraites du dernier rapport annuel, celui de 2012, de la Direction des Assurances et de la Prévoyance Sociale.

## Part dominante des MRE dans les dossiers ouverts

En 2012, 3900 dossiers ont été enregistrés dont 908 sont gérés par le BCMA et les 2992 restants gérés par les correspondants de compagnies d'assurances étrangères que ce soit entreprises marocaines ou organismes gestionnaires accrédités par celles-ci et ce, comme on peut le

constater sur le tableau N°1.

Dans ces statistiques, les accidents dont les RME sont responsables occupent la part du lion par rapport à l'ensemble des sinistres étrangers survenus sur le territoire Marocain.

En effet, les dossiers BCMA ouverts suite aux sinistres causés par les Marocains résidents à l'étranger (MRE) représentent 94,27% du total contre 97,73% en 2011. Le tableau suivant illustre la part des dossiers MRE dans le total des dossiers BCMA et leur évolution. (voir tableau 2)

## Rôle protecteur des droits des victimes

Comme expliqué précédemment, le système de la carte verte est fondé sur l'existence dans chaque pays adhérent au système d'un représentant local de l'assureur étranger s'occupant de la gestion des sinistres dont ses clients sont responsables ou victimes. Pour ce faire, l'organisme gestionnaire est chargé aussi bien des rapatriements et règlements des indemnités

Tableau 3 : La répartition et l'évolution des rapatriements effectués en 2012

Exercice (en millions de dirhams)	2011		2012		Variation	
	Rapatriements	%	Rapatriements	%	montant	%
Pays						
Italie	8,66	21,04	7,87	18,69	-0,79	-9,15
Espagne	19,25	46,75	19,55	46,43	0,30	1,56
France	5,40	13,10	7,99	18,99	2,60	48,16
Hollande	0,65	1,57	2,20	5,23	1,56	241,14
Belgique	2,35	5,71	1,49	3,53	-0,86	-36,71
Allemagne	2,89	7,01	1,93	4,58	-0,96	-33,25
G. Bretagne	0,25	0,60	0,24	0,56	-0,01	-4,22
Autres pays	1,74	4,21	0,83	1,98	-0,90	-51,96
Total	41,17	100	42,10	100	0,93	2,26

dues par les compagnies étrangères aux victimes marocaines que des transferts d'indemnités de sinistres pour le compte d'entreprises d'assurances marocaines. Le Bureau du pays de l'accident se porte en quelque sorte garant de l'indemnisation des victimes quelle que soit leur

nationalité. Cette obligation de garantie est expressément prévue par l'article 6 du Règlement Général du Conseil des Bureaux qui dispose que « chaque Bureau garantit le remboursement des montants réclamés à ses membres... par le Bureau du pays dans lequel est survenu l'accident ou

par le mandataire désigné à cet effet ». Les données chiffrées ci-après témoignent parfaitement de ce rôle primordial joué par le BCMA et les autres organismes gestionnaires du système. (voir tableau 3)

Ainsi, sur un total de rapatriements de 42,10 MDH, en 2012, 34,55 MDH ont été réglés aux victimes marocaines.

En 2012, et s'agissant des transferts effectués au profit des victimes résidents à l'étranger ou de leurs ayants droit, ils se sont élevés à 12,28 millions de dirhams contre 28,09 millions pour l'année précédente, soit une progression de 30,31%.

La répartition de ces transferts par pays de destination fait ressortir que 95,86% des transferts au titre des dossiers étrangers sont destinés à la France avec 52,33%, à l'Espagne avec 11,02% et à la Grande Bretagne avec 2,31%.

Encore une fois, ces chiffres ne renseignent que sur les parts gérées par le BCMA. La part des correspondants des sociétés d'assurances étrangères est cinq fois plus importante que celle du Bureau. En l'absence de chiffres officiels relatifs

à leurs activités, il est important, pour un RME d'avoir le point sur la liste, au Maroc, de ces organismes, leur statut et leurs missions de chargés de règlements de sinistres étrangers.

### Les correspondants : un autre relais pour la gestion des dossiers sinistres des RME

Selon l'article 2 du Règlement Général précité, un correspondant est défini comme « un assureur ou toute autre personne physique ou morale désignée par un ou plusieurs assureurs avec l'agrément du bureau du pays où elle est établie, pour la gestion et le règlement des réclamations nées d'accidents impliquant des véhicules qu'ils assurent et survenus sur le territoire du pays d'établissement de ce correspondant ».

Si le Règlement donne la possibilité à chaque bureau de fixer les conditions dans lesquelles il accorde l'agrément des correspondants établis dans le pays pour lequel il est compétent, le refuse ou le révoque. Cet agrément doit cependant être accordé d'office « s'il est demandé au nom d'un

membre d'un autre bureau lorsqu'il concerne un établissement dont dispose ce membre dans le pays du bureau sollicité, à condition que celui-ci y soit autorisé à exercer l'assurance de la responsabilité civile découlant de l'usage des véhicules automobiles ».

Le bureau qui accorde l'agrément à un correspondant le reconnaît comme étant exclusivement compétent pour gérer et régler les réclamations au nom du bureau lui-même et pour le compte de l'assureur qui a demandé son agrément. Il s'oblige à informer les personnes lésées de cette compétence et à faire suivre au correspondant toutes notifications relatives à ces réclamations. Il peut cependant se substituer au correspondant dans la gestion et le règlement d'une réclamation à tout moment et sans devoir s'en justifier.

Aujourd'hui, huit organismes jouent le rôle de correspondants de sociétés d'assurances étrangères au Maroc ; il s'agit d'Axa Assistance, Avus, Rama, Juan al Cazado, 3R, AGMA-Lahlou et Tazi, Eurab Maroc et deux compagnies d'assurances : RMA-Wataniya et Zurich. Recommandation im-

portante pour nos RME : être muni d'une carte verte valide, mais s'assurer aussi du correspondant de leur assureur au Maroc pour, qu'en cas de besoin, se diriger directement vers la bonne adresse pour l'instruction de leurs dossiers 'accidents et de leur indemnisation.

### Des améliorations nécessaires

Contrairement à ce qu'on peut croire et même si le système de la carte verte a prouvé son utilité afin de permettre aux victimes étrangères d'avoir un interlocuteur local chargé de les indemniser en cas d'accident, dans la pratique, ce système est loin de remédier aux difficultés de gestions des dossiers soit en termes de droit applicable, de procédures ou de règlements auxquels sont confrontées, de temps à autres, les victimes accidentées à l'étranger.

De façon générale, ces contraintes se présentent comme suit :

- La loi applicable : chaque droit national possède ses propres règles de conflit, et donc ses propres critères de rattachement

## Interview de Hassan Bencherif, Délégué Général du BCMA

### La carte verte est une condition

**Challenge : Pourriez-vous nous décrire brièvement l'historique de l'adhésion du Maroc au système de la carte verte, le fonctionnement de ce dispositif et les missions du Bureau Central Marocain des Sociétés d'Assurances contre les accidents automobiles ? (BCMA) Hassan Bencherif :** Juste après son accession à l'indépendance, le Maroc a cherché à adhérer au système de la carte internationale d'assurance dite « carte verte ». Il a fallu, cependant, remplir certaines conditions notamment d'ordre législatif telles que la reconnaissance de la carte verte comme document d'assurance valable au Maroc pour que cette candidature soit acceptée et, c'est en janvier 1969 que le Maroc a été officiellement admis comme membre de ce système

**C. D'autres entités qu'on appelle les « correspondants agréés » exercent les mêmes missions que le BCMA. Comment fonctionnent-elles ?**

**H.B.** ces entités doivent d'abord remplir certaines conditions en vue d'être agréées par le BCMA pour exercer l'activité de correspondant de compagnies d'assurances étrangères au Maroc (ces conditions sont affichées sur le site web du bureau). Sur la

base des demandes de nomination que ces compagnies formulent, le BCMA accorde des accords de gestion aux correspondants. S'agissant d'une délégation de gestion, les correspondants exercent leur activité pour le compte des compagnies qui les mandatent et au nom du BCMA qui est le seul organisme à avoir la qualité de représentant des compagnies étrangères. A ce titre, il conserve un droit de regard sur la gestion des dossiers par les correspondants et dispose de moyens lui permettant même d'intervenir en cas de besoin dans l'intérêt des victimes mais aussi des compagnies étrangères dont il est le seul représentant.

**C. En cas de survenance d'un accident, comment se déroule la procédure d'indemnisation des victimes marocaines et étrangères ?**

**H.B.** un sinistre au Maroc est géré selon le droit, la jurisprudence et les usages marocains que ce soit par voie amiable ou dans le cadre d'une procédure judiciaire. Aussi, une victime d'un sinistre commis au Maroc par un véhicule étranger est traitée de la même façon que si le véhicule responsable est immatriculé au Maroc sauf que son indemnisation sera effectuée par le BCMA ou par le

correspondant désigné par la Cie étrangère à cet effet à condition, bien sûr, que le responsable du sinistre soit en possession d'une carte verte valable au Maroc à la date de survenance de l'accident. Par contre, le système de la carte verte s'appliquant uniquement au volet « responsabilité civile », le BCMA n'intervient pas pour la récupération des dommages subis par les assurés étrangers sauf s'il reçoit une demande expresse dans ce sens de la part des Cies étrangères concernées ; l'exercice des recours ne rentrant pas dans son champs d'intervention naturel.

**C. En tant que « bureau garant », en quoi le BCMA garantit aux demandeurs l'indemnisation de leurs préjudices ?**

**H.B.** il faut savoir que les règles régissant le système de la carte verte s'appliquent aux relations entre les bureaux des pays adhérant à ce système et que la mise en œuvre des droits et obligations que ces règles génèrent est subordonnée à l'existence d'une carte verte valable dans le temps et dans l'espace. Autrement dit, le BCMA n'est tenu d'intervenir pour les accidents survenus au Maroc qu'en cas de présence d'une carte verte valable qui couvre le véhicule étranger pour

la circulation sur le territoire marocain à la date à laquelle l'accident a eu lieu. Si cette condition est remplie, le BCMA garantit le règlement des indemnités aux victimes puisqu'il a la faculté de se retourner contre le bureau étranger sous l'autorité duquel la carte verte a été émise. D'autre part, le BCMA garantit aussi le règlement des indemnités aux victimes des accidents causés par des automobilistes marocains à l'étranger lorsqu'ils sont couverts par des cartes vertes émises sous son autorité et valables dans le temps et dans l'espace.



à l'exception de celui d'Israël. Ces accords bilatéraux ne s'imposent pas aux compagnies d'assurances qui conservent, pour des raisons qui leur sont propres, la liberté de refuser d'accorder l'extension de leur couverture et ce, malgré l'existence de tels accords dûment signés par leurs bureaux nationaux.

**C. Quelles sont les difficultés ou les contraintes que vous éprouvez pour une application optimale de ce système ? Nos citoyens et concitoyens résidents à l'étranger sont-ils**

**suffisamment protégés en cas d'accident ? Quelles sont les actions que vous avez entreprises pour l'amélioration du système ?**  
**H.B.** il faut avouer que le système de la carte verte est très peu connu de la part du grand public et même des personnes et organismes appelés à l'utiliser à l'occasion de leurs activités quotidiennes. Il en est de même en ce qui concerne les règles du droit marocain en relation avec la « carte verte ». Partant de ce constat, il est aisé de comprendre que certaines autorités administratives et judiciaires marocaines ne se souciaient pas –de bonne foi- de l'existence ou non d'une carte verte valable (dans le temps et dans l'espace) pour considérer que la couverture d'une compagnie étrangère est acquise. Ce

genre de situations dont la fréquence n'était pas négligeable avait mis le BCMA dans une situation inconfortable vis-à-vis des bureaux étrangers et des organes qui supervisent ce système à l'échelon international, à tel point qu'il était confronté au risque de se voir exclu du système. Heureusement, cette décision a été évitée mais le conseil des bureaux avait décidé de soumettre le BCMA à un suivi dont la mission a été confiée à un groupe ad hoc constitué de représentants de certains bureaux, notamment les bureaux français et italien.

Pour sortir de cette situation déplaisante, nous avons décidé depuis juin 2008 d'entamer une action de communication destinée aux différentes autorités administratives et judiciaires concernées et, grâce au soutien des responsables de ces différentes autorités et à leur contribution inestimable, cette action a permis de lever les ambiguïtés qui existaient et de rendre accessibles et claires les règles relatives à la « carte verte » d'une part et, d'autre part, de faire connaître le BCMA, sa nature juridique, son rôle et les contraintes auxquelles il est confronté. Il faut noter que cette action qui se poursuit a donné lieu à des résultats satisfaisants de sorte que le BCMA ne fait plus l'objet de suivi ; le groupe de travail sus-indiqué s'étant spontanément dissout et mieux encore, le BCMA vient d'être nommé membre du comité de management du conseil des bureaux.

ment. La Convention de La Haye a fixé pour principe général que la loi applicable aux accidents de la circulation routière est celle du lieu de l'accident (lex loci), alors que dans les pays anglo-saxons, la loi applicable est celle du pays où est domiciliée la victime (lex damni).

En généralisant le droit d'action directe, la 4ème Directive Européenne comble partiellement ce fossé entre la lex loci et la lex damni. Toutefois, la Directive confirme qu'en cas de litige, c'est bien la loi du pays où s'est déroulé l'accident (lex loci) qui s'appliquera.

En conséquence, pour tout accident survenu au Maroc, c'est notre législation qui est applicable en matière d'indemnisation des dommages corporels (Dahir d'Octobre 1984 et le barème qui lui est annexé fixant les modalités de calcul de ces indemnités) et de dommages matériels (Convention d'Indemnisation Directe-CID, de la Fédération Marocaine des Sociétés d'Assurances et de Réassurance).

Cette situation est parfois source de

## Pour tout accident survenu au Maroc, c'est notre législation qui est applicable en matière d'indemnisation des dommages corporels (Dahir d'Octobre 1984 et le barème qui lui est annexé fixant les modalités de calcul de ces indemnités) et de dommages matériels (Convention d'Indemnisation Directe-CID, de la Fédération Marocaine des Sociétés d'Assurances et de Réassurance).

conflits ; il n'est pas rare, en effet, que des victimes en provenance de pays à niveau de vie élevé aient un sentiment d'injustice, d'être lésées en étant mal indemnisées dans le pays où elles ont subi l'accident.

- Les cas de non-assurance : aujourd'hui, le bureau de BCMA a à gérer des dossiers d'accidents dont sont responsables des MRE, soit en possession de fausses cartes vertes, soit circulant carrément sur le territoire national en l'absence de ce document et ceci, à cause de l'absence de vigilance des autorités de contrôle à la frontière. Automatiquement, le Fonds de Garantie Automobile (FGA) rentre en ligne de compte pour l'indemnisation des victimes. Or, les procédures de ce fonds caractérisées par leur lourdeur et leur grande lenteur en matière d'indemnisation sont peu conformes aux principes régissant le système de la carte verte. C'est pour préserver la crédibilité de notre pays auprès des

instances internationales de ce système, qu'il paraît nécessaire de revoir le cadre juridique régissant le FGA ou d'imaginer une convention BCMA-FGA pour alléger notre système d'indemnisation et faciliter l'adhésion de notre pays à la « Convention Multilatérale de Garantie » - CMG, surtout que notre pays prétend au statut avancé au sein de l'Union Européenne.

Cette convention, complétée par la 4ème directive de l'Union européenne, transposée en France le 20 Janvier 2003, a été élaborée dans un souci de protéger les victimes ; elle prévoit, entre autres facilités, pour :

- L'assureur du conducteur responsable : c'est le fonds de garantie du pays du stationnement habituel du véhicule responsable qui devra indemniser la victime ;
- Le véhicule responsable : c'est le fonds de garantie du pays de l'accident qui devra indemniser la victime.

De plus, si dans un délai de trois mois la victime n'a pas reçu de réponse de la compagnie d'assurance ou de son repré-

sentant local, elle peut se faire indemniser par l'organisme d'indemnisation de son pays de résidence, qui se fera ensuite rembourser par celui du pays de l'assureur responsable.

### L'Assistance, une garantie incontournable pour le voyage

Parce que le voyage doit se passer dans les meilleures conditions et parce que la santé n'a pas de prix, bien s'assurer avec un contrat d'assistance avant de partir en voyage est devenu une nécessité indispensable. Car, une urgence ou une panne technique du véhicule peuvent avoir des conséquences importantes tant du point de vue financier que médical.

Quelles sont les garanties accordées dans les contrats d'assistance dédiés à nos RME ? Quelles sont les procédures pour la prise en charge ? Et quelles sont les limites ou exclusions des garanties accordées par nos

sociétés d'assistance et surtout les pièges à éviter ?

### Garanties liées à l'usage du véhicule (\*)

Ces garanties peuvent être réparties en deux volets

- Assistance technique au Maroc et à l'étranger qui couvre :

- 1 titre de transport Aller simple pour la récupération du véhicule volé ou immobilisé ;
- Remorquage du véhicule (plafonné pour le montant) ;
- Prise en charge des frais de gardiennage (plafonnée) ;
- Rapatriement du véhicule immobilisé jugé irréparable sur place ;
- Prise en charge des frais d'abandon légal en dehors du pays de résidence ;
- Avance de fonds pour réparation du véhicule (plafonnée) ;
- Prise en charge des frais d'envoi de pièces détachées.

- Assistance propre aux personnes liées à l'usage du véhicule

- Mise à disposition d'un chauffeur au Maroc et à l'étranger, en cas de transfert, de maladie ou de décès du conducteur garanti (seulement si aucun des passagers n'est dans la capacité de conduire le véhicule garanti) ;
- Prise en charge des frais liés à la défense et recours automobile (Plafonnée) ;
- Avance de la caution pénale à l'étranger (Plafonnée) ;
- Assistance en cas de vol ou d'immobilisation du véhicule :

- Lorsque l'immobilisation est supérieure à 5 jours :

- Si le sinistre survient dans le pays du point de départ en partance pour le Maroc : rapatriement des passagers assurés vers le domicile ;

- Si le sinistre survient hors du pays de départ : acheminement des passagers assurés vers le Maroc ;

- Si le sinistre survient pendant le voyage du retour : rapatriement vers le domicile du point de départ ;

- Mise à disposition d'un véhicule de remplacement au Maroc après une durée de 5 jours maximum ;

- Lorsque l'immobilisation est comprise entre 2 et 5 jours :

- Prise en charge des frais d'hébergement dans un hôtel plafonnés ;

- Immobilisation dans l'attente du contact technique :

Tableau 4 : L'évolution de ces règlements et leur répartition par pays d'émission au cours des deux dernières années

Exercice (en millions de dirhams)	2011		2012		Variation	
	Montants	%	Montants	%	Montants	%
Italie	6,44	18,83	7,17	20,75	0,73	11,25
Espagne	16,05	46,89	15,44	44,69	-0,60	-3,77
France	4,44	12,97	7,86	22,75	3,42	77,16
Hollande	0,92	2,70	1,58	4,57	0,65	70,72
Belgique	2,28	6,66	1,16	3,36	-1,12	-49,06
Allemagne	3,07	8,97	0,62	1,80	-2,45	-79,75
Suisse	0,10	0,28	0,11	0,31	0,01	10,81
G. Bretagne	0,12	0,36	0,16	0,45	0,04	28,73
Portugal	0,09	0,27	0,22	0,62	0,12	135,55
Autres pays	0,71	2,09	7,17	20,75	0,73	11,25
<b>Total</b>	<b>34,22</b>	<b>100</b>	<b>34,55</b>	<b>100</b>	<b>0,33</b>	<b>0,96</b>

- Prise en charge des frais d'hébergement dans un hôtel (plafonnée)

### Assistance médicale au Maroc et à l'étranger

- Transport et rapatriement sanitaires ;

- Prise en charge des frais médicaux (plafonnée) ;

- Prise en charge d'un titre de transport dans les cas suivants :

- 1 billet Aller-Retour en faveur d'un membre de la famille, en cas d'hospitalisation supérieure à dix jours de l'assuré ou de son conjoint dans le pays de résidence ;
- 1 billet Aller-Retour pour se rendre au chevet du souscripteur assuré hospitalisé isolé pour une période de plus de 15 jours dans le pays de résidence ;
- 1 billet Aller simple afin d'assurer le retour du bénéficiaire à son domicile après hospitalisation au Maroc ou à l'étranger.

Assistance liée au décès

- Assistance en cas de décès d'une personne bénéficiaire à l'étranger :

- Rapatriement du corps ;
- 2 titres de transport pour les membres de la famille accompagnateurs du corps ;
- En cas d'inhumation sur place : prise en charge des frais d'inhumation (plafonnée) + 1 titre de transport A/R pour un proche parent en vue d'assister aux obsèques ;
- Rapatriement du conjoint de nationalité étrangère, vers son pays d'origine ou vers

le Maroc ;

- Dotation obsèques (plafonnée), en cas de décès du souscripteur assuré et/ou de son conjoint, quelle que soit la cause du décès ;

- Assistance à la suite du décès d'un proche parent résident au Maroc :

- A titre de transport A/R en faveur de l'assuré ou de son conjoint + remboursement des frais de déplacement annexes dans une limite plafonnée (exemple : taxi, train vers l'aéroport) ;
- Si le trajet est effectué en voiture : forfait véhicule plafonné.

- Assistance à la suite du décès d'une personne bénéficiaire au Maroc :

- 2 titres de transport A/R pour le souscripteur assuré et son conjoint ;
- Prise en charge des frais de déplacements annexes pour assister aux obsèques plafonnés (exemple : taxi, train vers aéroport) ;
- Prise en charge des formalités et du transport de la dépouille.

### Attention aux pièges ! Les exclusions de garanties

Se fier à la seule attestation d'assurance délivrée par les sociétés d'assistance serait une imprudence, les documents définissant dans le détail les garanties et les prestations non garanties sont les conditions générales et accessoirement les notices d'informations. Donc, nos chers RME, pour ne pas avoir de surprises, lisez ces

documents avant de souscrire un contrat d'assistance car plusieurs exclusions peuvent vous être opposées par l'assureur, parmi elles, nous vous avons sélectionné quelques unes qui sont souvent source de conflit et réclamations en cas de réalisation d'un sinistre. C'est ainsi que :

- Les garanties prévues en cas de maladie ne s'appliquent que pour les sinistres survenus au-delà d'une période d'attente de quatre-vingt-dix jours (90 jours) à compter de la date de prise d'effet de la souscription du contrat ;

- Le contrat ne couvre pas les dépenses que le bénéficiaire a engagées de sa propre initiative. Dans tous les cas, les prestations qui n'auraient pas été organisées par la société d'assistance, ou avec son accord express, ne donnent droit à aucun remboursement ou indemnisation à posteriori ;

- Au cas où un accident ou une maladie nécessite des transports répétitifs, seul le premier transport sanitaire est garanti par le présent Contrat ;

- Le retour prématuré antérieur à 30 jours et postérieur à 60 jours par rapport à la date de décès du proche parent ;

- Les prestations dues au décès causé par une maladie antérieure à la date d'effet et dont il est médicalement prouvé qu'elle n'a pu se développer à l'insu de la personne bénéficiaire ;

Le véhicule est immobilisé pour des opérations d'entretien ou par suite de panne d'essence, de crevaison de pneumatiques, de batterie et de clés laissées à l'intérieur du véhicule.

Les infinitives prises par les compagnies d'assurances et les sociétés d'assistance en faveur des RME en matière de couverture des risques liés à leur circulation transfrontalière, poursuivent un but clairement défini: permettre aux automobilistes d'être assurés de façon satisfaisante contre les risques de responsabilité civile en matière de circulation routière et d'être aussi couverts contre les aléas pouvant toucher leur santé et leur intégrité physique. Pour cela, la prudence doit être de mise pour éviter les surprises de nature à compromettre le voyage de nos MRE à destination de la mère patrie, le Maroc.. ■

\*Garanties reprises des produits commercialisés par un des leaders marocains de l'assistance : Maroc Assistance International.