

INSTITUT
INTERNATIONAL DES
ASSURANCES
BP : 1575 – Yaoundé – Cameroun

JUIN 1988

THEME :

**ESSAI DE SOLUTIONS POUR
UNE INDEMNISATION RAPIDE DES VICTIMES
D'ACCIDENTS DE LA CIRCULATION AU NIGER**

Mémoire de fin d'études en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCE
(D.E.S.A.)

Présenté par :

BOUBACAR MARAFA MOUSSA
Stagiaire Nigérien
8e Promotion
Cycle Supérieur

Sous la direction de:

Mr FOE Magloire
Directeur Agence SNAC – Yaoundé

D E D I C A C E

A mes parents

*En particulier à mes frères DJIBO et OMAR
très tôt disparus.*

A mes amis.

R E M E R C I E M E N T S

J'adresse mes sincères remerciements :

- A Monsieur FOE, Directeur d'Agence S N A C, qui a bien voulu me guider dans la réalisation de ce mémoire ;
- A Monsieur EVOUNA BALA, Chef de département sinistre et contentieux à l'AMACAM, pour sa disponibilité toujours constante qui a aidé à la réalisation de ce mémoire ;
- A Monsieur Jacques BATAILLE, Agent général SNAR-Leyma, sans qui, ce travail n'aurait pas été possible.
- A Mademoiselle NGO KODY Adèle pour la compréhension qu'elle m'a témoignée.

INTRODUCTION GENERALE

Au Niger, le nombre de véhicules à moteur ne cesse d'augmenter. Il y a encore quelques années, le parc automobile était particulièrement faible. Au premier trimestre 1987, le nombre d'automobiles en état de marche est estimé à 26550 et celui des engins à deux roues à 6502. (1)

Depuis le développement du réseau routier, la circulation sur les routes s'est beaucoup intensifiée.

Malgré les moyens de prévention mis en place par les pouvoirs publics, le nombre d'accidents ne cesse d'augmenter.

En 1986, la commission de retrait de permis de conduire (2) a traité 345 cas d'accidents. Sur ce chiffre, on dénombre 742 personnes blessées et 74 tuées.

Face à un tel fléau, quelle est la situation des victimes d'accidents de la circulation ?

Lorsque la responsabilité de l'auteur de l'accident est établie, le plus souvent, l'indemnisation de la victime n'intervient qu'avec retard.

Le système actuel d'indemnisation présente des lacunes et l'un de ses défauts majeurs réside dans la lenteur du règlement des sinistres.

Les délais de règlement des sinistres sont longs. (3)
D'où les plaintes légitimes et généralisées des victimes de la route. Il n'est pas rare d'entendre dire que "les assureurs s'empressent d'encaisser les primes mais en revanche, ils ne sont pas pressés pour régler les sinistres".

...

-
- (1) Source : Ministère du commerce et des transports (voir annexe I)
 - (2) idem, le nombre de dossiers transmis à la commission d'arbitrage traduit l'importance des cas flagrants d'infraction au code de la route.
 - (3) Voir en annexe vitesse de règlement des sinistres à la Société Nigérienne d'assurances et de réassurance (Agence de Niamey) (annexe II)

Cette plainte du public est révélatrice à plus d'un titre de la mauvaise image de marque des compagnies d'assurances.

Pour l'instant, sans remettre en cause la base juridique du système actuel d'indemnisation, il est indispensable que les pouvoirs publics et les assureurs agissent de concert pour trouver des solutions permettant d'accélérer les procédures d'indemnisation.

Il est évident qu'il en résultera une réduction des produits financiers compte tenu du paiement rapide et régulier des indemnités qu'impose l'accélération du règlement des sinistres.

Cependant, de telles solutions vont permettre aux entreprises d'assurances d'améliorer le sort des victimes et incidemment d'améliorer leur image de marque.

L'image de marque est un capital précieux que les sociétés d'assurances doivent soigner pour accroître leurs activités.

Au Niger, l'assurance automobile est la branche la plus connue du grand public ; une amélioration des services après vente dans cette branche ne peut avoir qu'un effet positif sur l'accroissement du chiffre d'affaires des autres activités des sociétés d'assurances.

Il est donc opportun d'étudier dans une 1ère partie les contraintes liées à la procédure actuelle de règlement des sinistres et dans une 2ème partie les mesures susceptibles d'accélérer le règlement des sinistres.

PREMIERE PARTIE

LES CONTRAINTES LIEES A LA PROCEDURE ACTUELLE DE REGLEMENT DES SINISTRES

Une meilleure compréhension des problèmes retardant le règlement des sinistres nécessite au préalable une étude de la procédure actuelle de règlement.

I- LA PROCEDURE ACTUELLE DE REGLEMENT

Cette procédure comprend plusieurs phases à savoir : la déclaration d'accident et l'ouverture du dossier, l'instruction du dossier, le règlement et enfin le paiement de l'indemnité de sinistre.

A- La déclaration d'accident et l'ouverture du dossier

L'assuré, auteur ou victime d'un accident a l'obligation de faire une déclaration claire et sincère à l'agence de la société dans un délai de 5 jours sauf cas de force majeure ou cas fortuit. (1)

La société dispose d'un imprimé préétabli sur lequel doivent figurer certains renseignements utiles :

- le nom et adresse de l'assureur ;
- le nom, prénoms et adresse de l'assuré ;
- le nom et prénoms du conducteur ;
- le numéro du permis de conduire du chauffeur et les caractéristiques de ce permis ;
- la marque, l'immatriculation et l'usage du véhicule assuré ;
- les coordonnées de l'adversaire en cas de collision avec un autre véhicule lorsqu'il y a des dommages corporels ;

...

(1) Voir en annexe exemple d'imprimé de déclaration d'accident (III)

- La date, l'heure et le lieu exact de l'accident ;
- Les circonstances de l'accident et si possible un croquis des lieux ;
- Les noms et adresses des témoins ;
- L'indication de la brigade de gendarmerie ou de police qui a établi le procès-verbal de constat.

L'assuré doit signer la déclaration après avoir fourni toutes les pièces nécessaires à l'instruction du dossier.

Ensuite, un dossier est ouvert et un numéro lui est attribué.

Après la réception de la déclaration, suit la phase de l'instruction du dossier.

B- L'instruction du dossier

Dès la réception de la déclaration d'accident, le régleur de sinistres procède à une série de vérifications pour savoir si la garantie est régulièrement acquise à l'assuré.

L'opération consiste dans le contrôle de l'identité du véhicule assuré, de la période et des conditions de garantie ainsi que toutes les pièces utiles à l'instruction du dossier.

Au cas où la garantie est acquise, le gestionnaire de sinistres détermine les responsabilités en fonction des règles du code de la route et des circonstances de l'accident.

A l'issue de l'enquête sur les responsabilités, le régleur de sinistres fait une 1ère évaluation du coût du sinistre destinée à la constitution des provisions techniques en fin d'exercice.

Lorsque la responsabilité de l'assuré est engagée, le dossier est mis en "suspens" dans l'attente des réclamations du tiers.

A la réception du devis de réparations, on évalue le dommage matériel soit en commettant un expert automobile si le montant dépasse un certain niveau, soit en révisant le devis si le montant est inférieur au seuil fixé.

L'expertise et la révision ont pour but d'éviter les réclamations fantaisistes.

S'il s'agit d'un accident corporel, la société fait recours à un expert médical afin d'apprécier les conséquences dommageables des blessures.

Au Niger, les accidents corporels nécessitent toujours l'intervention de la police ou de la gendarmerie. A cet effet, la société s'adresse aux autorités judiciaires pour réclamer le procès-verbal moyennant paiement de frais.

C- Le règlement

Pour la réparation du dommage corporel, les parties peuvent procéder soit à un règlement amiable (transaction) (1) soit à un règlement judiciaire.

S'agissant du règlement amiable, une demande de transaction est faite à la compagnie par la victime ou ses ayants droit.

Ceux-ci peuvent recourir aux services d'un avocat ou toute autre personne munie d'un mandat pour traiter directement avec la société.

La société dispose de toute latitude pour transiger avec la victime ou refuser le montant réclamé.

Au cas où un accord est intervenu entre les parties, la transaction est constatée par un écrit sous seing privé. Elle est soumise au visa du président du tribunal de 1ère instance ou du procureur de la République.

...

(1) Voir en annexe un exemple d'imprimé de quittance transactionnelle.(IV)

L'intervention des autorités judiciaires a pour but de protéger les droits des victimes et d'éviter les remises en cause ultérieures.

Lorsque la victime n'a pas obtenu la réparation amiable de son préjudice, il ne lui reste plus qu'à s'adresser aux tribunaux pour la reconnaissance de ses droits.

Sur le plan pénal, en même temps que le ministère public intente l'action publique, la victime ou ses ayants droit peuvent se constituer partie civile pour réclamer des dommages et intérêts.

Cette solution a pour but d'éviter à la victime un double procès dans la mesure où il y a identité des faits et des personnes.

Grâce au procès-verbal de gendarmerie ou de police transmis au parquet du procureur, on cite toutes les parties intéressées (prévenu, témoins, civilement responsable, assureurs).

La victime ou ses ayants droit peuvent également agir devant le tribunal civil pour réclamer la réparation du préjudice subi.

Il faut noter que lorsque la victime se constitue partie civile devant la juridiction répressive, elle s'interdit d'intenter un procès civil contre l'auteur du dommage.

Inversement, lorsqu'un procès civil est déjà intenté, la victime ne peut plus se constituer partie civile au pénal pour réclamer des dommages et intérêts.

Lorsqu'une décision judiciaire est intervenue, l'avocat fait un bref compte-rendu d'audience à la société et attend les instructions de celle-ci pour exercer les voies de recours (opposition, appel, pourvoi en cassation selon la nature de la décision).

Il y a lieu de signaler que le délai d'appel en matière civile est de 2 mois à partir de la date du prononcé du jugement. En matière correctionnelle, ce délai est de 10 jours.

Quant au délai de pourvoi, il est de 5 jours en matière pénale et d'un mois en matière civile à compter du prononcé de la décision.

Dans tous les cas, en cas de condamnation, une fois que la décision judiciaire est devenue définitive, la société se doit de régler le montant de la condamnation.

En matière de dommages matériels, une fois le problème de responsabilité tranché, une facture est demandée à l'assuré lésé après révision du devis ou intervention de l'expert.

D- Le paiement de l'indemnité

La remise d'un chèque au bénéficiaire de l'indemnité libère la société de son obligation vis à vis de l'assuré.

Le bénéficiaire est tenu de signer une quittance d'indemnité. ⁽¹⁾

Telle qu'elle est décrite, cette procédure ne se déroule pas toujours sans difficultés. Celles-ci sont de nature à retarder le règlement des dossiers.

II- LES OBSTACLES A UNE INDEMNISATION RAPIDE

Le retard dans l'indemnisation des victimes est dû non seulement au régime basé sur la faute, à la lenteur judiciaire mais aussi à l'attitude des assurés. Il y a également d'autres obstacles.

...

(1) Voir en annexe des exemples d'imprimés de quittances d'indemnité.
(V, VI, VII)

A- Le régime de la faute

En droit commun, celui qui cause un dommage à autrui a l'obligation de le réparer. Les articles 1382 et suivants du code civil consacrent ce principe.

Le système actuel d'indemnisation est basé sur la notion de faute. Le droit à réparation ne peut être reconnu à une victime que lorsqu'une faute (prouvée ou présumée) est imputable à l'auteur du dommage.

Cependant, la faute de la victime, le fait d'un tiers et la force majeure peuvent être une cause d'exonération totale ou partielle de responsabilité.

Dès lors, on comprend aisément les raisons pour lesquelles les protagonistes n'admettent pas facilement leurs responsabilités.

Dans ce système, il y a un affrontement constant entre ceux qui veulent obtenir une indemnisation et ceux qui veulent éviter d'être tenus pour responsables.

Au Niger, en ce qui concerne les dommages matériels, lorsque les parties n'arrivent pas à s'entendre sur les responsabilités, le dossier est transmis à la commission d'arbitrage. Cette commission ne siège qu'une seule fois par semaine. Or, l'absence d'un seul membre de la commission entraîne suspension de celle-ci faute de quorum.

Concernant les sinistres corporels, lorsque la proposition de transaction émanant soit de la compagnie, soit de la victime n'a pas abouti, les différentes parties font recours aux tribunaux dont la lenteur dans les jugements est bien connue de tous.

B- La lenteur judiciaire

Les causes de la lenteur judiciaire sont multiples :

La 1ère cause est liée à l'insuffisance des magistrats. Un pays aussi vaste que le Niger, peuplé de 7 millions d'habitants ne compte que 35 ⁽¹⁾ magistrats soit un magistrat pour 200 000 habitants.

C'est pourquoi, la programmation actuelle des audiences nous paraît insuffisante. Il est prévu 3 audiences correctionnelles par semaine dont l'une est consacrée aux accidents de la circulation.

La 2ème cause est liée à l'organisation judiciaire de la République du Niger. Il existe une seule cour d'appel pour tout le territoire Nigérien. Ainsi, tous les jugements frappés d'appel vont devant la cour d'appel de Niamey.

Il en résulte une surcharge de dossiers au niveau de la juridiction d'appel.

En troisième lieu, il faut considérer les difficultés liées à l'obtention de certains documents pourtant nécessaires pour juger les affaires. Outre, le procès-verbal de gendarmerie ou de police qui tarde souvent à parvenir au parquet du tribunal, le juge a besoin du certificat médical pour apprécier les conséquences dommageables des blessures.

Or, il a des difficultés pour l'obtenir rapidement pour la simple raison que le médecin s'occupe plus des malades que de l'établissement de certains documents.

En plus, il faut attendre nécessairement la consolidation des blessures pour déterminer le taux d'invalidité permanente

...

(1) cf interview du ministre de la justice, Jeune Afrique n° 1424
du 20-4-88 p. 35.

A ces causes, vient s'ajouter une quatrième : lorsque les circonstances d'une affaire ne sont pas suffisamment claires, un juge d'instruction peut être désigné pour mener de nouvelles investigations. Ce qui ne fait qu'allonger le délai de règlement du dossier.

Enfin, même lorsque le dossier est en état et que le jour de l'audience est fixé, des difficultés peuvent se présenter pour joindre toutes les personnes citées notamment l'auteur du dommage, le propriétaire du véhicule, les témoins. Le juge est alors obligé de reporter l'audience à une date ultérieure.

C- L'attitude des assurés

Lorsque les assurés sont de mauvaise foi ou tout simplement par ignorance ou négligence, ils s'abstiennent ou tardent à déclarer l'accident dont ils ont été auteurs ou victimes.

Dans certains cas, la déclaration est inexacte car l'assuré, ayant subi des dégâts présente à sa faveur le dossier. En agissant ainsi, il espère une prise en charge des réparations de son véhicule de la part de la compagnie adverse.

Le défaut ou le retard de la déclaration d'accident, en plus des préjudices que cela comporte pour la société, lèse les droits des victimes.

Les services sinistres n'ouvrent un dossier que sur la base de la déclaration de l'assuré ou à défaut sur la base du procès-verbal de police ou de gendarmerie. Or, au Niger, en cas d'accident matériel la police ou la gendarmerie n'intervient pas.

La constitution d'un dossier sinistre en fonction de la mise en cause de la compagnie adverse comporte des risques certains notamment celui de la matérialité des faits.

C'est pour cette raison que ces sociétés exigent de leurs clients une déclaration d'accident en bonne et due forme. Or, il est souvent difficile de joindre le client soit parce qu'il n'est pas sur place, soit parce qu'il a vendu le véhicule sans prendre le soin au préalable de transférer l'assurance au bénéfice du nouvel acquéreur.

D- Les autres obstacles

La détermination des responsabilités est subordonnée à la connaissance exacte des circonstances de l'accident. Il convient donc de dresser immédiatement un rapport après l'accident afin de tirer les conclusions des traces laissées sur les lieux par le sinistre.

Malheureusement, les services de police ou de gendarmerie chargés de cette tâche délicate le font avec retard et après la disparition des traces de l'accident.

En outre, la valeur probante des témoignages sur lesquels reposent les procès-verbaux est contestable.

Il en résulte alors des difficultés pour situer les responsabilités d'où la lenteur du règlement des sinistres. Une autre raison expliquant la lenteur du règlement des sinistres réside dans les difficultés que les compagnies d'assurances rencontrent pour se procurer des procès-verbaux de police ou de gendarmerie. Ces documents sont d'abord transmis au parquet du tribunal du lieu de l'accident avant que copie ne soit communiquée aux sociétés d'assurances et sur demande de celles-ci au greffe dudit tribunal.

Hormis les problèmes relatifs aux procès-verbaux de police ou de gendarmerie, il y également l'encombrement des services sinistres. Par exemple, en 1978, un an après la création de la Leyma, (1) le nombre de dossiers sinistres ouverts était de 582 ; en 1986 il est passé à 3297. En 8 ans, le nombre de dossiers a plus que quintuplé. A l'UGAN, (2) le nombre de sinistres déclarés était de 1600 ; en 1987, il est passé à 1966.

(1) Autre appellation de la S.N.A.R. qui signifie parapluie dans certaines langues du Niger.

(2) Union Générale des Assurances du Niger.

DEUXIÈME PARTIE

LES MESURES SUSCEPTIBLES D'ACCELERER LE REGLEMENT DES SINISTRES

Les mesures susceptibles d'être appliquées sont d'ordre interne et externe aux sociétés d'assurances.

I- LES MESURES INTERNES AUX SOCIETES D'ASSURANCES

Au niveau interne, des mesures d'ordre technique et commercial doivent être prises. D'autres mesures doivent être également appliquées.

A- Les mesures d'ordre technique et commercial

Elles concernent l'informatisation des sociétés d'assurances et l'encouragement à la souscription de la garantie "dommages" et de la "sécurité routière".

1- L'informatisation des sociétés d'assurances

Pour une gestion efficace et rapide des sinistres, l'informatique s'avère de nos jours un outil de travail indispensable.

En raison de la multiplication des accidents, le traitement manuel des dossiers est inefficace et lourd.

Avec l'informatique, toutes les procédures de gestion de sinistres seront simplifiées. Au niveau de l'instruction du dossier par exemple, le rédacteur de sinistres peut avoir directement accès aux informations nécessaires concernant le contrat sur simple lecture à l'écran.

Certes, le financement d'un système informatique est extrêmement coûteux mais son amortissement est rapide compte tenu des résultats escomptés.

Malheureusement, un arrêté ministériel soumet tout projet d'informatisation au Niger à l'autorisation du ministre du plan.

L'article 1er du texte dit "Toute administration, Etablissement public, office, société d'économie mixte ou privée établie sur le territoire National, désireuse de mécaniser sa gestion ou d'apporter des modifications dans la configuration du matériel déjà implanté, devra présenter un cahier de charges s'y afférant au Ministère du Plan, Direction de l'informatique". (1)

Le même texte prévoit dans son article 2 que "l'acquisition, la cession et la location d'équipement informatiques dans les administrations, Offices, établissements publics, sociétés d'économie mixte ou privée doivent être soumises à l'avis de la commission consultative de l'informatique et à une autorisation du ministre du plan". (2)

Ce texte est de nature à freiner l'informatisation des sociétés d'assurances. A titre d'exemple, l'informatisation de la Leyma a été retardée pendant 2 ans sans raison valable.

Une telle réglementation doit être revue. Les assureurs étant confrontés aux réalités quotidiennes de la gestion sont mieux placés que l'administration quant à l'opportunité et au choix des moyens techniques.

2- La souscription de la garantie "dommages" et de la "sécurité routière"

A l'heure actuelle, un très faible pourcentage de véhicules sont assurés en "dommages" sur l'ensemble des portefeuilles automobile des sociétés d'assurances.

Il existe deux formules principales de cette garantie : La tierce complète et la tierce collision.

...

(1) Voir en annexe, arrêté portant réglementation de l'activité informatique au Niger. (VIII)

(2) idem.

La tierce complète "s'applique aux dommages subis par les véhicules assurés, ainsi que par les accessoires et pièces de réchange dont le catalogue du constructeur prévoit la livraison en même temps que le véhicule. Ces dommages doivent survenir par suite : d'une collision avec un autre véhicule, d'un choc contre un corps fixe ou mobile, de versement sans collision préalable". (1)

Quant à la tierce collision, "elle s'applique aux dommages survenus hors des garages, remises ou propriétés occupés par l'assuré et résultant d'une collision : soit avec un piéton identifié soit avec un véhicule ou un animal appartenant à un tiers identifié". (2)

La faiblesse de la souscription de la garantie "dommages au véhicule par accident" tient au fait que la prime y afférant est très élevée.

Pour réduire le coût de la prime et la rendre accessible à certains assurés, il peut être prévu une franchise. Celle-ci permet également de moraliser le risque.

Il est donc souhaitable que les services commerciaux des sociétés d'assurances prospectent les clients importants afin de les encourager à souscrire cette garantie.

Les clients importants doivent être visés car la plupart d'entre eux pourront être amenés à souscrire d'autres contrats auprès de la même compagnie.

Leur jugement favorable sur la qualité des services rendus ne peut avoir qu'un effet bénéfique sur les autres branches.

Ensuite, un effort doit être fait en direction des autres clients pour les encourager dans ce sens.

...

(1) Voir Les garanties du contrat d'assurance automobile, Chasles et Tribondeau, l'ARGUS.

(2) idem.

Ainsi dès que le véhicule assuré subit des dommages consécutifs à un accident, le règlement du sinistre est immédiatement effectué en faveur de l'assuré quelles que soient les responsabilités encourues.

Cette solution présente des avantages certains pour le client qui reçoit une indemnisation dans un délai relativement bref. Quant à la société, elle se traduit par une réduction du volume des dossiers sinistres.

Pour les dommages corporels, les sociétés d'assurances doivent également encourager la souscription de la garantie "sécurité routière".

Cette police "garantit le paiement d'indemnités, dont le montant est fixé aux conditions particulières de la police, en cas d'accident corporel dont l'assuré ou toutes personnes ayant pris place dans le véhicule en tant que conducteur autorisé ou voyageurs transportés à titre gratuit peuvent être victimes".

Au Niger, cette garantie n'est pas connue du grand public. Par conséquent, un effort d'information doit être fait en direction des clients potentiels.

L'intérêt de ce contrat n'est plus à démontrer. Ainsi en cas d'accident de la route, la victime peut cumuler l'indemnité due au titre de la responsabilité civile automobile avec celle due au titre de la "sécurité routière".

Celle-ci est versée immédiatement à la victime sans rechercher la responsabilité des uns ou des autres.

Cette garantie couvre non seulement l'assuré mais aussi les personnes ayant pris place dans le véhicule et qui n'ont pas la qualité de tiers.

Pour promouvoir la vente de ces contrats, les compagnies d'assurances doivent faire des investissements publicitaires.

(1) Voir les garanties du contrat d'assurance automobile CHASLES et TRIBONDEAU, l'ARGUS.

Malheureusement, au Niger les dépenses publicitaires des sociétés d'assurances sont faibles voire inexistantes.

B- Les autres mesures

Il s'agit d'appliquer effectivement les sanctions prévues au contrat, de faire une offre systématique de transaction aux victimes et d'exiger le dépôt rapide des rapports d'expertise.

1- L'application effective des sanctions prévues au contrat

L'article 24 des conditions générales de la police d'assurance automobile en vigueur au Niger prévoit "sous peine de déchéance, l'assuré doit dans les 5 jours de la date à laquelle il a eu connaissance du sinistre sauf cas fortuit ou de force majeure en faire la déclaration à l'assureur".

Le même texte prévoit l'application de la déchéance en "cas de fausse déclaration faite sciemment sur les circonstances du sinistre".

La déchéance n'est pas une sanction opposable aux victimes d'accidents de la route. Les sociétés d'assurances doivent indemniser les victimes et exercer par la suite un recours direct contre leurs assurés qui ont manqué à leurs obligations pour récupérer leurs débours.

Cette clause doit être vigoureusement appliquée à l'égard des assurés négligents ou de mauvaise foi et permettra de prévenir l'absence, le retard ou les fausses déclarations.

Pour échapper à cette sanction, il faut s'attendre à ce que certains assurés invoquent le cas fortuit ou la force majeure. Dans ce cas, le sens de discernement du gestionnaire de sinistre doit jouer pour distinguer ce qui est vrai et ce qui ne l'est pas.

Parallèlement à ces sanctions coercitives, les sociétés d'assurances de la place doivent mener une politique d'information des assurés. Ceux-ci doivent être notamment informés sur la démarche à suivre en cas de sinistre.

Il est souhaitable de remettre un exemplaire des conditions générales automobile à chaque assuré pour lui permettre de prendre connaissance des clauses du contrat, de ses droits et obligations en cas de sinistre.

En outre, un effort de clarté dans la rédaction des contrats doit être fait par les assureurs. Par cette mesure, on annihilera les sources de conflit.

Enfin, les clients doivent jouer un rôle actif aussi bien avant qu'après le sinistre. Ils doivent notamment fournir un minimum d'effort pour lire et comprendre leurs polices d'assurances.

2- L'offre systématique de transaction

Comme nous l'avons souligné plus haut, les parties peuvent procéder au règlement amiable de leur litige.

En signant l'acte transactionnel, la victime ou ses ayants droit reconnaissent avoir été suffisamment indemnisés et renoncent à un recours ultérieur devant les tribunaux pour le même litige.

Toutefois, la transaction peut être remise en cause lorsque la société traite avec une personne incapable ou une personne n'ayant pas reçu mandat pour le faire. Elle peut être également annulée en cas de dol ou lorsque la transaction comporte des réserves pour aggravation éventuelle.

Enfin, la rescision est possible en cas de violence ou d'erreur sur l'objet de la transaction.

La transaction présente des avantages incòtestables pour les parties concernées.

La société y gagnerait financièrement car le préjudice est estimé à la date du jugement et non à la date de survenance du sinistre.

Au niveau des produits financiers, lorsque l'inflation est supérieure aux revenus des placements des provisions techniques, l'opération se solde par des pertes.

De manière générale, une politique de transaction correspond à une bonne gestion.

Quant à la victime, la transaction lui permet d'éviter les honoraires des avocats qui sont parfois exorbitants. Mais en plus, elle n'aurait pas à souffrir d'une très longue attente car le règlement judiciaire d'un litige demande en moyenne 2,5 ans. (1)

Par ailleurs, la transaction entraîne une réduction importante du volume des procès devant les tribunaux.

Compte tenu de ce qui précède, il est nécessaire que les sociétés d'assurances présentent systématiquement une offre de transaction aux victimes ou à leurs ayants droit dans un délai raisonnable.

3- L'accélération du dépôt des rapports d'expertise

Pour l'appréciation des dommages matériels et corporels, les assureurs et les magistrats s'adressent à des experts afin d'éviter les réclamations abusives.

S'agissant de l'expertise automobile, elle peut être demandée aussi bien par l'assuré, par l'assureur ou par le juge. L'expertise ordonnée par la société d'assurances est la plus fréquente. Elle est demandée lorsque le montant des dommages dépasse un certain niveau.

L'expert à qui il échoit d'établir un rapport d'expertise (2) doit "chiffrer le montant du dommage causé à un véhicule et tenir informé son mandant des particularités qu'il pourrait remarquer au moment de son expertise". (3)

(1) cf Diagnostic de la SNAR-Leyma, IDET - CEGOS/SEMA, p. 10

(2) Voir en annexe un imprimé de rapport d'expertise automobile (IX)

(3) cf Pratique de l'expertise automobile, A. POUPLARD, Ed. Eyrolles p. 25

Quant à l'expertise médicale, elle est destinée à éclairer le juge ou l'assureur sur plusieurs points :

- les frais médicaux et d'hospitalisation
- l'incapacité temporaire de travail
- le degré d'invalidité permanente
- la date de consolidation des blessures
- les souffrances endurées.

Elle peut être ordonnée soit par le juge, soit par la société d'assurances en cas de transaction. A la fin de sa mission l'expert rédige un rapport ⁽¹⁾ dont les conclusions ne lient pas le juge. Cependant, il est rare qu'il s'en écarte.

Pour la célérité du règlement des sinistres aussi bien matériels que corporels, il est opportun que les experts soient sensibilisés au problème du retard des indemnisations.

Pour ce faire, les experts doivent exécuter leurs missions et déposer leurs rapports d'expertise dans des délais raisonnables. Mieux, ces délais doivent être assortis de sanctions.

Quant aux assureurs, il importe que la demande d'expertise soit faite aussitôt après l'accident sauf pour les dommages corporels où il faut attendre la consolidation des blessures pour déterminer le taux d'invalidité permanente.

La demande d'expertise doit en outre comporter toutes les précisions nécessaires afin de permettre à l'expert de s'acquitter de sa mission dans les meilleurs délais.

Conjointement aux mesures internes, des mesures externes doivent être également prises.

...

(1) Voir en annexe un exemple d'imprimé de rapport d'expertise médicale. (X)

II- LES MESURES EXTERNES AUX SOCIETES D'ASSURANCES

Il apparaît nécessaire que les sociétés d'assurances du marché mettent tout en oeuvre pour parvenir à un accord susceptible d'accélérer les procédures d'indemnisation.

Les pouvoirs publics peuvent aussi se joindre à l'action des assureurs.

A- La nécessité d'un accord entre les assureurs du marché

Compte tenu de l'accroissement du nombre des sinistres, les sociétés d'assurances de la place (Leyma, union générale des assurances du Niger, Niger-assurances) peuvent envisager la solution du problème au niveau de l'ensemble du marché.

Cette solution serait facilitée par la mise sur pied d'une convention d'indemnisation directe des assurés (I.D.A.). Mais pour la réussite de cette convention, il serait souhaitable que le constat amiable soit institué.

1- Le constat amiable

Le constat amiable ⁽¹⁾ comporte deux exemplaires qui permettent à chaque assuré de remplir la formule de déclaration d'accident figurant au verso. Après signature, les deux conducteurs sont tenus d'envoyer un exemplaire à leurs assureurs respectifs.

Le constat amiable établi immédiatement après l'accident relève les identités des parties, les faits et permet d'accélérer le règlement des sinistres matériels.

Avec cette constatation à "chaud" des circonstances de l'accident, il serait difficile par la suite à l'une des parties de remettre en cause les faits tels qu'ils ont été décrits sur le constat amiable.

...

(1) Voir en annexe exemple d'imprimé de constat amiable. (XI)

Cependant, la généralisation du constat amiable va se heurter à un obstacle de taille qui est l'analphabétisme de la population.

En effet, il ne serait pas aisé que les assurés utilisent correctement les imprimés de constat amiable dans un pays où la majorité de la population est analphabète. Mais ce problème trouvera un début de solution avec la campagne d'alphabétisation de masse entreprise par les autorités nigériennes ces dernières années.

Par ailleurs, les parties en présence peuvent faire recours aux services de personnes bien indiquées pour remplir les imprimés de constat amiable.

2- La convention d'indemnisation directe des assurés

C'est une convention par laquelle les sociétés adhérentes du marché s'engagent à indemniser directement leurs assurés selon les modalités de ladite convention.

Ainsi dès qu'un accident survient entre deux véhicules, la société d'assurances intervient pour indemniser directement son propre assuré dans la limite de responsabilité du tiers.

Pour que la convention puisse fonctionner à la satisfaction de tous, il faut qu'elle soit limitée aux dommages matériels d'un montant n'excédant pas 100.000 francs.

L'application de cette convention sera aisée lorsqu'un constat amiable a été préalablement établi.

3- Le recours à l'arbitrage

Les sociétés d'assurances du marché doivent s'efforcer de trouver une solution amiable aux litiges qui les opposent. Pour y parvenir, l'arbitrage doit être encouragé.

Au Niger, il existe une commission d'arbitrage qui se réunit une fois par semaine pour statuer sur les dossiers litigieux.

Cette commission, composée de représentants des différentes compagnies du marché ne peut être saisie que d'un commun accord entre les parties concernées. Par contre, sa décision est sans recours et s'impose aux sociétés en cause.

D'où la nécessité pour les parties au litige d'informer suffisamment leurs assurés sur les risques encourus.

La commission n'est habilitée à connaître que des sinistres matériels pour lesquels les sociétés en cause ont épuisé toute possibilité de règlement amiable (confrontation des parties, reconstitution des faits sur le terrain, proposition de partage de responsabilité).

Malheureusement, il arrive que la commission d'arbitrage suspende ses travaux du fait de l'absence d'un de ses membres (maladie, départ en congé annuel etc...).

Pour remédier à cette situation, chaque société doit désigner un ou plusieurs suppléants pour remplacer les titulaires en cas d'absence. En plus, pour permettre le règlement rapide des dossiers transmis à la commission d'arbitrage, il serait souhaitable qu'elle se réunisse deux fois par semaine.

B- L'indispensable intervention des pouvoirs publics

Il apparaît nécessaire que l'action des pouvoirs publics s'oriente vers la redynamisation des services de sécurité routière de l'appareil judiciaire, de l'institution du malus et la prévention routière.

1- La redynamisation des services de sécurité routière

Un effort supplémentaire pourrait être demandé aux services de police ou de gendarmerie pour étendre les procès-verbaux aux dommages matériels.

Mais cet objectif ne pourra être atteint que s'il est donné à ces services les moyens humains et matériels nécessaires.

Pour permettre de constater avec efficacité les accidents, il serait souhaitable que les services compétents interviennent immédiatement après la survenance du sinistre.

Ces solutions permettent de déterminer avec exactitude les circonstances des accidents et d'éviter les discussions interminables sur les responsabilités.

En outre, les services de police ou de gendarmerie devraient automatiquement transmettre leurs procès-verbaux au parquet du tribunal compétent deux semaines après l'accident pour lequel ils ont été sollicités.

2- La redynamisation de l'appareil judiciaire

Pour résoudre le problème de la lenteur judiciaire, plusieurs solutions peuvent être proposées.

Dans l'immédiat, il y a lieu d'envisager :

- l'octroi des provisions aux victimes ou à leurs ayants droit dès lors que la responsabilité n'est guère contestable.
- La saisine rapide des tribunaux compétents par les victimes ou leurs ayants droit. Pour ce faire, ils doivent être suffisamment informés quant à la marche à suivre en cas de procès.
- l'accélération du paiement de l'indemnité une fois que la décision judiciaire est devenue définitive. Pour y parvenir, les pouvoirs publics doivent veiller à l'exécution rapide des décisions de justice.
- Le dépôt rapide des conclusions de la part des avocats.

A long terme, les propositions suivantes peuvent être retenues :

- l'augmentation du nombre des magistrats. Cette solution va permettre de multiplier les audiences dont notamment celles relatives aux accidents de la circulation.
- La création de deux cours d'appel dans les autres départements du pays afin de décongestionner la cour d'appel de Niamey.

3- L'institution du malus

Le système de bonus-malus est un système de personnalisation du risque destiné à récompenser les bons et à pénaliser les mauvais conducteurs.

Le conducteur qui n'a pas été auteur d'un accident durant la période d'assurance bénéficiera d'une réduction de prime. Tandis que le mauvais conducteur aura à supporter une majoration du coût de l'assurance.

Or, les tarifs au Niger prévoient une clause de bonus pour les bons conducteurs. Par contre, ceux-ci ne prévoient pas de malus pour les mauvais assurés qui continuent à payer la prime normale sans majoration.

L'institution du malus par les pouvoirs publics va inciter les bénéficiaires du bonus à ne pas déclarer les petits sinistres dont ils ont été auteurs.

Par conséquent, l'institution du malus peut avoir une incidence positive sur les délais de règlement des sinistres.

4- La prévention routière

Malgré les mesures de prévention (port obligatoire du casque pour les engins à 2 roues, visite technique semestrielle pour les véhicules de transport public de voyageurs et de marchandises) les accidents de la route augmentent.

Pour réduire la fréquence et la gravité des accidents, il devient nécessaire de mettre en oeuvre d'autres mesures :

- Le port obligatoire de la ceinture de sécurité ;
- L'extension de la visite technique à tous les véhicules ayant un certain âge ;
- La création d'un comité national de la prévention routière ;
- L'amélioration de l'infrastructure routière ;
- Le renforcement du contrôle de la circulation et de la signalisation routières ;

...

- Une campagne de sensibilisation des usagers de la route doit être entretenue en permanence au moyen de la radio, de la télévision et de la presse écrite etc...

Ce n'est qu'à ce prix qu'on parviendra à diminuer sensiblement les accidents de la route.

En effet, une réduction du nombre d'accidents se traduira par un allègement de la gestion des sinistres. Par conséquent, il en résultera un règlement plus rapide des dossiers sinistres au niveau de toutes les sociétés d'assurances du marché.

CONCLUSION GÉNÉRALE

La réparation des dommages consécutifs à un accident de la route est basée sur la notion de faute de l'auteur du sinistre et sur le principe de la réparation intégrale.

Dans les cas où l'auteur de l'accident parvient à s'exonérer de sa responsabilité, la victime n'obtient aucune indemnisation.

En outre, le principe de la réparation intégrale amène certains magistrats à allouer des sommes exorbitantes aux victimes mettant en cause l'existence même des sociétés d'assurances.

Les problèmes posés par l'assurance automobile et surtout le souci d'améliorer le sort des victimes ont amené certains pays à repenser leurs systèmes d'indemnisation.

En gros, 3 types de réformes ont été introduites :

- . Le système "no fault" qui suppose la suppression de la notion de faute et l'indemnisation de toutes les victimes y compris dans certains cas le conducteur.
- . Le système traditionnel mais plafonné quant au montant alloué aux victimes.
- . Le système mixte qui résulte d'une combinaison entre le système "no fault" et le système traditionnel.

De ces systèmes, lequel garantit aux victimes une réparation équitable et prompte ?

Quel est le système qui est financièrement supportable pour nos sociétés d'assurances ?

En tout état de cause, ces questions doivent nous guider quant au choix d'un système adéquat d'indemnisation.

Il est évident que le système "no fault" permet d'accélérer le règlement des sinistres et d'indemniser plus de victimes qu'auparavant.

Mais l'introduction d'un tel système dans nos pays risque à long terme d'entraîner la disparition des sociétés d'assurances.

Or, personne n'y a intérêt en raison du rôle économique et social que joue l'assurance.

C'est pourquoi, nos préférences vont vers le maintien du système actuel avec plafond tout en corrigeant ses lacunes.

Concernant le cas précis de l'accélération du règlement des sinistres, elle ne peut résulter que d'une conjonction d'actions émanant des assureurs, des pouvoirs publics et même des victimes.

- Il incombe aux assureurs d'éliminer les obstacles pour permettre une indemnisation rapide (offre systématique de transaction, informatisation des sociétés d'assurances)

- Il appartient aux pouvoirs publics de redynamiser certains services (justice, prévention routière, services de police et de gendarmerie etc...).

- Quant aux victimes, elles doivent jouer un rôle actif en cas de sinistre (recherche de transaction amiable, faciliter à l'expert l'examen du véhicule accidenté etc...)

En outre, étant donné la similitude des problèmes de l'assurance automobile en Afrique, la solution à la lenteur du règlement des sinistres pourrait être envisagée sur un plan régional (C.E.D.E.A.O., U.D.E.A.C, Conseil de l'entente, CICA).

A cet effet, il y a lieu de se féliciter de l'institution récente de la carte brune de la C.E.D.E.A.O. dont l'un des objectifs est de faciliter l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation.

Au niveau national, il y a lieu également de se réjouir de la mise sur pied de la commission d'arbitrage. En attendant que d'autres mesures soient prises, la création de la commission d'arbitrage permet d'abrégéer dans certaines limites les délais de règlement des sinistres et d'améliorer ainsi l'image de marque des sociétés d'assurances.

B I B L I O G R A P H I E

Serge BROUSSEAU

La "Loi Badinter : guide pratique de l'indemnisation", 1'ARGUS.

B. CHASLES ET D. TRIBONDEAU

"Les garanties du contrat d'assurance automobile", 1'ARGUS

Jean BEDOUR et ses collaborateurs

"Précis des accidents d'automobile", 5ème édition.

J.P. BAUER

"L'assurance automobile", 1'ARGUS, 2ème édition.

A. POUPLARD

"Pratique de l'expertise automobile", Edition Eyrolles.

J. LENDREVIC, D. LINDON, R. LAUFER

"Mercator

théorie et pratique du marketing", Dalloz 3ème édition.

"Convention générale inter-sociétés de règlement des sinistres automobiles", 1er - 1 - 1977.

"Rapport du Comité d'étude sur l'assurance automobile"
Gouvernement du Québec - 1974.

" L'indemnisation des préjudices corporels"
Revue IIA spécial n° 1

" Une assurance automobile plus compatible avec le développement"
Revue IIA spécial n° 3

" Regard critique sur l'assurance automobile dans le tiers monde"
L'assureur africain n° 6, Avril 1986.

Diagnostic de la société Nigérienne d'assurances et de réassurances
"Leyma" , IDET - CEGOS/SEMA.

P L A N

INTRODUCTION GENERALE

1

1ère PARTIE : LES CONTRAINTES LIEES A LA PROCEDURE ACTUELLE DE REGLEMENT DES SINISTRES

3

I- La procédure actuelle de règlement

3

A)- La déclaration d'accident et
l'ouverture du dossier

3

B)- L'instruction du dossier

4

C)- Le règlement

5

D)- Le paiement de l'indemnité

7

II- Les obstacles à une indemnisation rapide

7

A)- Le régime de la faute

8

B)- La lenteur judiciaire

9

C)- L'attitude des assurés

10

D)- Les autres obstacles

11

2ème PARTIE : LES MESURES SUSCEPTIBLES D'ACCELERER LE REGLEMENT DES SINISTRES

13

I- Les mesures internes aux sociétés d'assurances

13

A)- Les mesures d'ordre technique et commercial

13

1- L'informatisation des sociétés
d'assurances

13

2- La souscription de la garantie "domma-
ges" et de la "sécurité routière"

14

B)- Les autres mesures

17

1- L'application effective des sanc-
tions prévues au contrat

17

2- L'offre systématique de transaction

18

3- L'accélération du dépôt des
rapports d'expertise

19

...

II- <u>Les mesures externes aux sociétés d'assurances</u>	21
A) - La nécessité d'un accord entre les assureurs du marché	21
1- Le constat amiable	21
2- La convention d'indemnisation directe des assurés	22
3- Le recours à l'arbitrage	22
B) - <u>L'indispensable intervention des pouvoirs publics</u>	23
1- La redynamisation des services de sécurité routière	23
2- La redynamisation de l'appareil judiciaire	24
3- L'institution du malus	25
4- La prévention routière	25
<u>CONCLUSION GENERALE</u>	27

A N N E X E S

Estimation du parc en état de marche (1er trimestre 1987)		
GENRES	:	NOMBRE
Véhicules particuliers	:	14 445
Camionnettes	:	6 920
Camions	:	1 495
Tracteurs routiers	:	1 334
Remorques	:	1 092
Autocars	:	1 254
* Motos	:	6 502
Totaux	:	33 042

* Véhicules à 2 roues de plus de 50 Cm³ de cylindrée.

Cadence de règlement des sinistres à Leyma (Agence de Niamey)						
	1981	%	1982	%	1983	%
Sinistres déclarés	1294		1303		1110	
Dossiers terminés en 1981	544	42,05				
Dossiers terminés en 1982	153	11,83	593	42,52		
Dossiers terminés en 1983	19	1,47	162	12,44	565	50,9
Totaux dossiers terminés	716	55,35	755	57,96	565	50,9

SOCIÉTÉ NIGÉRIENNE D'ASSURANCES
ET DE RÉASSURANCES

LEYMA

AGENCE : _____
SINISTRE N° _____
POLICE N° _____
ASSURE N° _____

DECLARATION D'ACCIDENT

ASSURE	PREMIER TIERS
Nom _____	Nom _____
Profession _____	Adresse _____
Adresse _____	Cie d'assurances _____
Nom du conducteur _____ âge _____	Police N° _____
Adresse _____	Conducteur _____
Qualité par rapport à l'assuré _____	Marque-Immatriculation _____
N° du permis de conduire _____ délivré le _____	SECOND TIERS
_____ par _____	
Dernière date extension taxi _____ N° _____	
Date extension poids lourds _____	
Date extension conduite remorque _____	
Date extension transports en commun _____	
Date dernier renouvellement _____	
Marque _____ Force _____ âge _____	
N° Immat. _____	Nom _____
Usage de la voiture _____	Adresse _____
Date dernière visite technique _____	Cie d'Assurances _____
	Police N° _____
	Conducteur _____

CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT	CROQUIS		
Le _____ 198 _____, vers _____ Heures _____			
Venant de _____			
Allant de _____			
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">En circulation (1) En stationnement</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Dans une agglomération (1) Hors Agglomération</td> </tr> </table>		En circulation (1) En stationnement	Dans une agglomération (1) Hors Agglomération
En circulation (1) En stationnement		Dans une agglomération (1) Hors Agglomération	
EXPOSE DES FAITS			
(1) Rayer la mention inutile VOIR CROQUIS ci-contre			

DOMMAGES MATERIELS

ASSURE	PREMIER TIERS
	Nature des dégâts _____

	Véhicule visible à _____
	SECOND TIERS
	Nature des dégâts : _____

	Véhicule visible à _____

DOMMAGES CORPORELS

DANS LE VEHICULE ASSURE	AUTRES QUE DANS LE VEHICULE ASSURE
Nom _____	Nom : _____
Qualité par rapport à l'Assuré _____	Blessures : _____
Condition du Transport : Gratuit-Onéreux (1) _____	_____
Blessures _____	_____
_____	Nom : _____
_____	Blessures : _____
Nom _____	_____
Qualité par rapport à l'Assuré : _____	_____
Condition du Transport : Gratuit-Onéreux (1) _____	Nom : _____
Blessures _____	Blessures : _____
_____	_____
_____	_____
_____	_____

Témoins de l'accident {

 1 - Nom _____ Adresse _____
 2 - Nom _____ Adresse _____
 3 - Nom _____ Adresse _____

Rapport de police établi par _____

Constat établi par M. _____ Huissier à _____ à la requête de _____

A _____, le _____

Signature de l'Assuré

(1) Rayer la mention inutile



A

R

EASSURANCES

Tél. : 73.55.41 - 73.55.26

Niamey, le

Nos Réf.

Service :

- QUITTANCE TRANSACTIONNELLE -

Je ou nous soussigné (s) :

Né le :

၂၃

Domicilié :

Carte d'identité N°

Délivrée à

Reconnais (sons) avoir reçu ce jour de la Compagnie d'Assurances
SNAR-LEYMA, B.P. 426 NIAMEY, représentée par

La somme de : par chèque N° sur

Je reconnais (nous reconnaissons) avoir sollicité le règlement de cette somme à titre global forfaitaire, transactionnel et définitif.

Celui-ci représente le montant de la réparation du préjudice librement débattu avec la Compagnie d'Assurances SNAR-LEYMA que j'ai subi tant sur le plan matériel et/ou corporel, que sur celui de tout autre préjudice extra patrimonial des suites de l'accident survenu le dont Mr. est responsable.

J'ai noté le caractère irrévocable de la présente transaction qui m'a été souligné par le ou (les) témoin suivant :

- Carte d'identité N°

—

11

—

Cette transaction a été réalisée antérieurement à l'intervention du Tribunal, transaction que j'ai préféré réaliser à l'attente d'une décision dudit tribunal.

En conséquence je déclare acquiescer sans réserve aux termes de ladite transaction, renonçant par là même à exercer aucun recours ultérieur pour quelque cause que ce soit, tant à l'encontre de la Compagnie d'Assurances SNAR-LEYMA que de son Assuré des suites de l'accident précité et déclare la Compagnie d'Assurances et son Assuré libres de toute obligation tant présente que future.

FAIT A NIAMEY, LE

TEMOIN :

LE BENEFICIAIRE

DOMMAGES

Bordereau du

Mois de

SINISTRE N°

Survenu le

POLICE N°

ASSURÉ

AGENCE

La franchise prévue au contrat
est-elle déduite du règlement?

OUI

NON

Un recours peut-il être exercé ?

OUI

NON

Le dossier est-il terminé?

OUI

NON

(Rayer la mention inutile)

SOCIÉTÉ NIGÉRIENNE D'ASSURANCES
ET DE REASSURANCES

«LEVMA»

Société d'Economie Mixte au Capital de 150 000 000 de francs C.F.

Siège Social : Avenue Général de Gaulle

N I A M E Y (Niger) — R. C. 1854

QUITTANCE

Je soussigné

reconnais avoir

reçu de S. N. A. R.

par les mains de M.

la somme de

à titre d'indemnité pour l'accident survenu

le 19

Au moyen du paiement de la somme, acceptée à forfait et pour
solde de tout compte dont je donne la présente quittance définitive
et sans réserve, je reconnais S. N. A. R. entièrement quitte et
déchargée envers moi, du fait de cet accident.

A , le 19

Ecrire la mention : «Bon pour quittance et décharge définitive. Reçu la somme de...»
(en toutes lettres.

Signature :

Payé par chèque N°

du
sur

CODE AGENCE	NUMÉRO POLICE	CODE CATEGORIE	BORDEREAU N°	MOIS ET ANNEE DU BORDEREAU	NUMERO DE SINISTRE	ANNEE DE SURVENANCE	CODE DEBIT - CREDIT	CODE CHAPITRE COMPTABLE	MONTANT

MONTANT

[illegible]

REPUBLIQUE DU NIGER
MINISTERE DU PLAN

Arrêté N° 11MP/INF
du 23 septembre 1981

Portant réglementation des acquisitions d'équipement informatique au Niger.

LE MINISTRE DU PLAN

- VU La proclamation du 15 Avril 1974 ;
VU L'ordonnance N° 74-1 du 22 Avril 1974 portant suspension de la Constitution du 8 Novembre 1960, fixant les attributions du Conseil Militaire Suprême et créant un Gouvernement Provisoire ;
VU Le décret 80-36/PCMS/MP du 21 Mars 1980 déterminant les attributions du Ministre du plan
VU Le décret 80-37/PCMS/MP du 21 Mars 1980 portant réorganisation du Ministère du Plan ;
VU Le décret 80-38/PCMS/MP du 21 Mars 1980, portant création et fixation des attributions d'une Commission Consultative de L'Informatique ;
VU Le décret 81/138/PCMS du 28 Août 1981 portant remaniement du Gouvernement Provisoire ;

Sur proposition de la Commission Consultative de l'Informatique ;

A R R E T E :

Article premier

Toute Administration, Etablissement public, Office, Société d'économie mixte ou privée, établie sur le territoire National, désireuse de mécaniser sa gestion, ou d'apporter des modifications dans la configuration du matériel déjà implanté, devra présenter un cahier de charges s'y afférant au Ministère du Plan, Direction de l'Informatique.

Article 2.

L'acquisition, la cession, et la location d'équipements informatiques, dans les Administrations, Offices, Etablissements publics, Sociétés d'économie mixte ou privées doivent être soumises à l'avis de la Commission Consultative de l'Informatique et à une autorisation du Ministre du Plan.

Article 3.

Le Directeur de l'Informatique est chargé de l'exécution du Présent arrêté qui sera Publié au Journal Officiel de la République du Niger.

Ampliations :

MP/CAB.....	2
MP/SG.....	2
MP/Directions.....	5
Tous Ministères.....	19
PCMS.....	2
J.O.....	2


BRAH MAHAMANE

CADEX
IBRAHIM ABDOU
Expert près la Cour d'Appel
de Niamey
B.P. 10 135
TEL. 73.38.30
NIAMEY (NIGER)

IX

RAPPORT D'EXPERTISE

VEHICULE RÉPARABLE

Référence de l'Expert

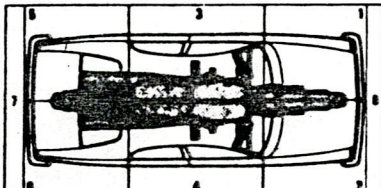
1 OUI ☐ NON ☐

1 Code Expert 87-03-07	2 Date de Réception de la Mission 18-03-87	3 Date d'Envoi du Rapport
1 Nom Société A. KAOGEN	2 Code Société IM 87 / 534	N° de Police ou de Sinistre
1 Date du Sinistre 14-03-87	2 Lieu du Sinistre NIAMEY	3 Ville I
		Route A

1 Sinistré ☐	Assuré ☐	2 Mandant AGENCE KAOGEN - LEYMA	Référence
	Tiers DOUBACAR KARAPA MOUSSA	AGENCE - KAOGEN	
Adresse du Sinistré			

1 Nation 5882 N° 3	2 N° d'immatriculation 1980	3 Date 1 ^{re} mise circula 68 KA 0048	4 Marque - Type - Modèle - Carrosserie CITROEN 2 C.V. A. SERIE KA
1 N° de Série 68 KA 0048	2 Puissance Fiscale 2 C.V.	3 Charge Utile - Nombre de Places	4 Couleur BEIGE
Usure des Pneus en %		5 Km Compteur 88 350	6 Etat Général Bon ☐ Normal ☒ Mauvais ☐
1 Observations	2 Vu Avant Travaux Le 18-03-87	3 Vu Pendant Travaux	4 Vu Après Travaux

1 CHOC
AR. DE PLEIN FOUET



AR AV

1 Nom et adresse du Réparateur
GARAGE VICTORIN B.P. 765 NIAMEY

Code Postal

EVALUATION DE LA REMISE EN ETAT						
1 Code M.O.	2 Nombre Heures	3	4 T. horaire	5	6	7 TTC Montant
TOL	35		1600			56.000
PEI	15		"			24.000
F/S	01		"			1.600
EL	01		"			1.600
MEC	03		"			4.800
Total M.O.	55		1600			88.000
PRODUIT PEINTURE						14.030
TVA						
Fournitures Diverses						208.305
DUREE DES TRAVAUX jours						310.335
Total général						

TRAVAUX: DEPOSE ET REPOSE DE LA
CAISSE REDRESSAGE AILE AR.G.
-LONGERON AR.G. ET PLANCHER DE
COTRE AR.

FOURNITURES:
1 PARI-CHOC AR. 32.835
1 PLATE AR. 22.050
1 FEU AR.G. 21.740
1 FEU AR.D. 21.740
1 COTRE AR. 50.210
1 SERRURE AR. 11.225
1 RESERVOIRE 42.505

EVALUATION PAR DIFFERENCE DES VALEURS			
1 Valeur d'Origine	2 VALEUR VENALE	3 Valeur de Sauvetage	4 Différence des Valeurs
HT			=
T.T.C.			=
5 Temps nécessaire au remplacement	jours		

OBSERVATIONS

Estimation Notifiée
NIAMEY, 21 AOÛT 1987



Accord avec le Réparateur
Oui ☐ Non ☐

SOUS TOUTES RESERVES DE GARANTIE ET DE RESPONSABILITE

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES

SIGNATURE de l'EXPERT

CERTIFICAT D'EXPERTISE MEDICALE

REFERENCE : VOTRE N° 285/CCN

DU

24/6/87

L'an Mille Neuf Cent

le

Nous soussigné le Docteur.....MO.....Chirurgien de l'Hôpital de
Niamey, conformément à la requête de Mr. DAREY SOUMANA OFFICIER DE LA POLICE JU
et sement préalablement prêté confions avoir examiné le nommé.....

.....SOUMAILA ALBARKA.....

et avoir fait les constatations suivantes :

Fracture région parietale

Traumatisme de l'épaule gauche

- Traumatisme crânien

Plaie cuir chevelu

I TT : 3 semaines

Ces lésions ont été provoquée par ACCIDENT DE CIRCULATION.....

.....la durée de l'incapacité temporaire de travail... 3 SEMAINES

.....SERA DET.....Sauf complication.....

L'incapacité permanente partielle s'il y en a pourrait être déterminer crés
présent consolidation des blessures dans.....

La cause de la mort semble devoir être attribuée.....

Niamey, le 26/6/87

LE CHIRURGIEN



constat amiable d'accident automobile

XI

Ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, mais un relevé des identités et des faits, servant à l'accélération du règlement.

à signer obligatoirement par les DEUX conducteurs

1. date de l'accident _____ heure _____	2. lieu (pays, n° dépt, localité) _____	3. blessés même légers ☐ non ☐ oui *
4. dégâts matériels autres qu'aux véhicules A et B ☐ non ☐ oui *	5. témoins noms, adresses et tél. (à souligner s'il s'agit d'un passager de A ou B)	

véhicule A

6. assuré souscripteur (voir attest. d'assur)

Nom _____
(majusc.)
Prénom _____
Adresse (rue et n°) _____

Localité (et c.postal) _____
N° tél. (de 9 h. à 17 h.) _____

L'Assuré peut-il récupérer la T.V.A. afférente au véhicule? ☐ non ☐ oui

7. véhicule

Marque, type _____
N° d'immatr. (ou du moteur) _____

8. sté d'assurance

N° de contrat _____
Agence (ou bureau ou courtier) _____

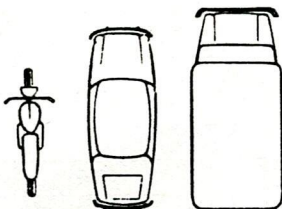
N° de carte verte _____
(Pour les étrangers)
Attest. ou carte verte | valable jusqu'au _____
Les dégâts matériels du véhicule sont-ils assurés? ☐ non ☐ oui

9. conducteur (voir permis de conduire)

Nom _____
(majusc.)
Prénom _____
Adresse _____
Permis de conduire n° _____
Catégorie (A, B, ...) _____ Délivré par _____

permis valable du _____ au _____
(Pour les catégories C, D, E et les taxis)

10. Indiquer par une flèche le point de choc initial



11. dégâts apparents

14. observations

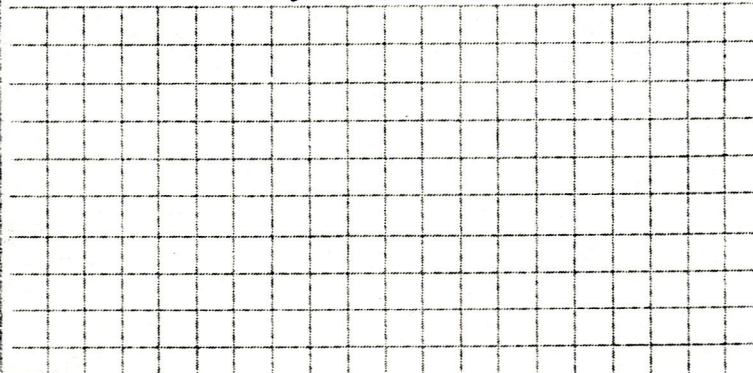
12. circonstances

Mettre une croix (x) dans chacune des cases utiles pour préciser le croquis

- | | | | |
|--------------------------|----|---|----|
| ☐ | 1 | en stationnement | 1 |
| ☐ | 2 | quittait un stationnement | 2 |
| ☐ | 3 | prenait un stationnement | 3 |
| ☐ | 4 | sortait d'un parking, d'un lieu privé, d'un chemin de terre | 4 |
| ☐ | 5 | s'engageait dans un parking, un lieu privé, un chemin de terre | 5 |
| ☐ | 6 | s'engageait sur une place à sens giratoire | 6 |
| ☐ | 7 | roulait sur une place à sens giratoire | 7 |
| ☐ | 8 | heurtait à l'arrière, en roulant dans le même sens et sur une même file | 8 |
| ☐ | 9 | roulait dans le même sens et sur une file différente | 9 |
| ☐ | 10 | changeait de file | 10 |
| ☐ | 11 | doublait | 11 |
| ☐ | 12 | virait à droite | 12 |
| ☐ | 13 | virait à gauche | 13 |
| ☐ | 14 | reculait | 14 |
| ☐ | 15 | empiétait sur la partie de chaussée réservée à la circulation en sens inverse | 15 |
| ☐ | 16 | venait de droite (dans un carrefour) | 16 |
| ☐ | 17 | n'avait pas observé le signal de priorité | 17 |

← indiquer le nombre de cases marquées d'une croix →
13. croquis de l'accident

Préciser: 1. le tracé des voies - 2. la direction des véhicules A, B - 3. leur position au moment du choc - 4. les signaux routiers - 5. le nom des rues (ou routes)



15. signature des conducteurs

A

B

véhicule B

6. assuré souscripteur (voir attest. d'assur)

Nom _____
(majusc.)
Prénom _____
Adresse (rue et n°) _____

Localité (et c.postal) _____
N° tél. (de 9 h. à 17 h.) _____

L'Assuré peut-il récupérer la T.V.A. afférente au véhicule? ☐ non ☐ oui

7. véhicule

Marque, type _____
N° d'immatr. (ou du moteur) _____

8. sté d'assurance

N° de contrat _____
Agence (ou bureau ou courtier) _____

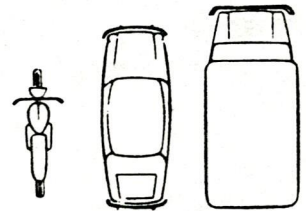
N° de carte verte _____
(Pour les étrangers)
Attest. ou carte verte | valable jusqu'au _____
Les dégâts matériels du véhicule sont-ils assurés? ☐ non ☐ oui

9. conducteur (voir permis de conduire)

Nom _____
(majusc.)
Prénom _____
Adresse _____
Permis de conduire n° _____
Catégorie (A, B, ...) _____ Délivré par _____

permis valable du _____ au _____
(Pour les catégories C, D, E et les taxis)

10. Indiquer par une flèche le point de choc initial



11. dégâts apparents

14. observations

* En cas de blessures ou en cas de dégâts matériels autres qu'aux véhicules A et B, relever les indications d'identité, d'adresse, etc.

Ne rien modifier au constat après les signatures et la séparation des exemplaires des 2 conducteurs.

Voir déclaration de l'Assuré au verso →

à remplir par l'assuré et à transmettre dans les cinq jours à son assureur
(dans les 24 heures en cas de vol du véhicule).

C.C.P. n° _____ Centre de _____

Centre de _____

Préciser : 1, le tracé des voies - 2, la direction des véhicules A, B - 3, leur position au moment du choc - 4, les signaux routiers - 5, le nom des rues (ou routes).

[illegible]

NON	
-----	--

NON	
-----	--

NON	
-----	--

NON	
NON	

Date 1^{ère} mise en circulation : _____

Éventuellement téléphoner à : _____

Si le véhicule

- est un **poids lourd** : poids total en charge _____
- était **attelé** à un autre véhicule (tractant ou remorqué) au moment de l'accident, indiquer le n° d'immatriculation de cet autre véhicule : _____ poids total en charge : _____

nom de la Société qui l'assure : _____ n° police dans cette Société : _____

6. dégâts matériels autres qu'aux véhicules A et B (nature et importance ; nom et adresse du propriétaire) :

1^{ers} soins ou hospitalisation à

OUI	NON

A _____, le _____ 19 _____

Signature de l'assuré :