

AU
87

REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN

UNIVERSITE NATIONALE DU BENIN

Faculté des Sciences Juridiques Economiques
et Politiques

MEMOIRE DE MAITRISE ES - SCIENCES
JURIDIQUES

Option : Droit des Affaires et Carrières Judiciaires

Etude sur la Création d'un Système Béninois
de Fonds de Garantie Automobile

Présenté Par :

Solange A. DADJO

et

Martine S. DAHOUN

Réalisé Sous la Direction de :

Julien J. CODJOVI

(Professeur à l'UNB)

Noël GBAGUIDI

(Chercheur à l'UNB)

ANNEE UNIVERSITAIRE 1985 - 1986

REPUBLIQUE POPULAIRE DU BENIN

UNIVERSITE NATIONALE DU BENIN

**Faculté des Sciences Juridiques Economiques
et Politiques**

**MEMOIRE DE MAITRISE ES - SCIENCES
JURIDIQUES**

Option : **Droit des Affaires et Carrières Judiciaires**

*Etude sur la Création d'un Système Béninois
de Fonds de Garantie Automobile*

Présenté Par :

Solange A. DADJO

et

Martine S. DAHOUN

Réalisé Sous la Direction de :

Julien J. CODJOVI

(Professeur à l'UNB)

Noël GBAGUIDI

(Chercheur à l'UNB)

ANNEE UNIVERSITAIRE 1985 - 1986

LA FACULTE N'ENTEND DONNER AUCUNE

PROBATION NI IMPROBATION AUX

OPINIONS EMISES DANS LES MEMOIRES.

LES OPINIONS DOIVENT ETRE

CONSIDEREES COMME PROPRES A LEURS

AUTEURS.

JURY DE SOUTENANCE

PRESIDENT :

MEMBRES :

DATE DE SOUTENANCE :

D E U I E F- C E

-o-o-o-o-o-o-o-

- // -) MES CHERS PARENTS ;

- // -) MONSIEUR Jean Julien CODJOVI,
Directeur de l'Ecole Nationale d'Administration ;

- // -) MONSIEUR Noël GBAGUIDI,
Chercheur à l'Université Nationale du BENIN ;

- // -) MESSIEURS Félix ADIMI & Vincent MAFORIKAN,
Chefs Département à la Société Nationale
d'Assurances et de Réassurance ;

- // -) MONSIEUR Patrice HOUNGAVOU,
Diplômé en service au Ministère des Affaires
Etrangères et de la Coopération ;

- // -) TOUS MES FRERES & AMIS ;

- // -) TOUS MES CAMARADES ;

JE DEDIE CE MEMOIRE.

// -) MA MERE Générose SOGLOHOUN DAHOUN et
MON PERE David T. DAHOUN,
en reconnaissance de l'honneur qu'ils
méritent pour leurs soins, leurs sacrifices
et leurs conseils que je ne puis jamais
rembourser ;

// -) MES FRERES,
qui entretiennent cette chaleur familiale
dans laquelle je baigne et d'où je puise
toujours cette force morale qui me permet
d'affronter toute haute épreuve ;

// -) MOSMO,
en reconnaissance de ce sentiment nécessai-
re qu'il me porte ;

// -) SOLADELE & Bernadin WOTTO,
à qui je paie par cette occasion une dette
d'amitié et d'honneur ;

JE DEDIE CE MEMOIRE.

//-) VANT - /-) ROPOS

Ce mémoire, que nous offrons de lire pour appréciation, est le résultat d'une constatation et d'une analyse tant sur le plan purement juridique que sur un plan essentiellement technique qui est celui de l'assurance.

La circulation automobile pose des problèmes dont l'acuité mérite réflexion.

Et les conceptions purement théoriques des principes juridiques classiques en assurance de Responsabilité Civile automobile ne permettent plus aujourd'hui de percevoir le rôle le plus important de l'assurance, son rôle social.

L'absence ou la faiblesse de la protection sociale que les différents Centres Sociaux Béninois offrent aux victimes d'accidents de circulation.

Telles sont les raisons qui nous ont conduit à faire une "Etude sur la création d'un système béninois de Fonds de Garantie Automobile".

Ce faisant, nous avons tenu à ébranler le moins possible l'édifice juridique auquel nous sommes habitués.

Nous avons voulu tout juste en ce qui nous concerne, faire oeuvre utile et apporter notre modeste contribution à la solution d'un problème de société.

Nous n'avons certes pas le sentiment de nous être livrée à une recherche inédite encore moins d'avoir fait un travail parfait.

Aussi sommes-nous persuadées que des critiques et observations de toute nature contribueront à l'amélioration de notre travail.

Nous ne formulerons cependant qu'un voeu, c'est que ce mémoire une fois lu, ne soit pas classé sans suite, mais qu'il réussisse à émouvoir les coeurs.

Le lecteur aura probablement l'impression de certaines redites, mais nous tenons à l'avertir que nous l'avons fait sciemment compte tenu de l'importance que présente pour nous le sujet.

Nous ne saurions au moment où nous mettons en forme la synthèse de notre travail, nous empêcher d'adresser nos remerciements à tous ceux qui, à des titres divers, sont apporté leur pierre à l'édifice.

Ce travail, nous le devons en premier à notre maître de mémoire, Mr. Jean Julien CODJOVI qui en a saisi immédiatement le sens et l'esprit.

Nous le devons à Mr. Noël GBAGUIDI avec qui nous avons travaillé et à qui nous rendons un hommage tout particulier. Car ce mémoire doit beaucoup à sa disponibilité permanente et à la rigueur de son analyse.

Nous le devons à Mr. Félix ADIMI qui a marqué un intérêt envers notre entreprise et qui a contribué à sa rédaction en nous apportant tout son concours.

Nous le devons à Mr. Raoul ADAMON en reconnaissance des sacrifices et soins à lui apportés.

Nous le devons à tous nos professeurs, tous ceux-là qui nous ont appris à regarder, à réfléchir, à analyser pour suggérer.

Ce mémoire, nous le devons aussi à la compréhension et à l'intelligence des différentes personnes qui nous ont permis d'en réaliser la rédaction. La place nous manque pour les remercier personnellement.

Nous le devons enfin à nos parents dont le soutien moral et matériel ne nous ont jamais fait défaut et qui ont toujours contribué à l'édification de notre avenir.

A toutes et à tous, nous exprimons ici notre profonde reconnaissance.

" **L**E PROPRE DE NOTRE EPOQUE, C'EST SA
FACULTE DE DECOUVRIR CHAQUE MATIN CE QUI
EXISTE DE LONGUE DATE, AVEC LE SENTIMENT,
DENUE DE MODESTIE, DE LE CREER."

HENRY MARGEAT.

Peu d'activités sont au coeur de l'actualité comme l'assurance automobile.

Ce sujet suscite un vif et compréhensible intérêt de la part du public. Car il touche de très près ses activités quotidiennes en ses qualités de conducteur, passager, piéton etc....

Cet intérêt est d'autant plus vif lorsque, comme c'est le cas dans certains pays d'Afrique tel le BENIN, il est question, en raison de l'augmentation des sinistres automobiles, d'envisager une méthode complémentaire d'indemnisation de certaines catégories de victimes d'accidents de la route.

En effet les accidents de la route sont devenus un fléau inacceptable et leurs effets sur le plan social sont certains : l'accroissement considérable du parc automobile pose dans tous les pays un problème essentiellement social. La contrepartie de cet essor est l'incroyable importance dans la vie sociale des accidents matériels et corporels engendrés par l'automobile.

Or ces accidents qui se chiffrent par centaines de milliers ou de millions de francs, dépassent le plus souvent la capacité financière des auteurs d'accidents.

Les Responsabilités Civiles qui résultent des dommages surtout corporels causés par les véhicules terrestres sont lourdes et complexes. (1)

Aussi pour protéger le patrimoine des auteurs d'accidents de circulation et les victimes, les assureurs proposent dans la gamme des produits offerts à la clientèle, la garantie Responsabilité Civile Automobile : "la Responsabilité Civile et son corollaire nécessaire, l'assurance de la Responsabilité Civile, jouent un rôle important dans notre société moderne qui est génératrice de risques multiples et graves, alors que les victimes de leur côté ont de plus en plus tendance à rechercher la réparation de leurs préjudices par "besoin de réaction contre le dommage subi". (2)

Les contrats garantissant les conséquences pécuniaires de cette responsabilité sont créateurs de sécurité puisque l'assureur se substituera à son assuré responsable pour le paiement des indemnités lui incombant dans les conditions et limites prévues par les parties ; leur intérêt est ainsi évident.

(1) cf Tableau N° : III Page 33

(2) cf MAZEAUD et TUNC "Traité théorique et pratique de la Responsabilité Civile." : Introduction, cités par COCRAL (F), et DE RIEDMATTEN (L) dans leur ouvrage in : Considérations Générales.

Toutefois l'on remarque la négligence de plusieurs propriétaires et conducteurs de véhicules qui ne mesurent pas toute l'importance d'une telle garantie. Les détenteurs de véhicules automobiles conscients des risques qu'ils courent au titre de leur Responsabilité Civile en cas de dommages causés par leurs véhicules, doivent rechercher tout naturellement la couverture de ces risques auprès des sociétés d'assurances.

Certains d'entre eux soit par inconscience, soit par négligence ou impécuniosité omettent de le faire.

D'où l'idée de rendre l'assurance obligatoire par un texte légal. (1) : les nombreuses victimes d'accidents de circulation demeurant sans indemnisation, l'évolution très rapide de la circulation routière ont conduit le législateur à l'institution de l'assurance obligatoire. En effet l'assurance de responsabilité présente une telle importance que le législateur moderne tend de plus en plus fréquemment à l'imposer pour des risques donnés restreignant ainsi, la liberté contractuelle des assureurs et des assurés. Tel est le cas en particulier de l'assurance Responsabilité Civile Automobile obligatoire qui a été instaurée il y a quelques années dans notre pays et qui touche la quasi-totalité des véhicules terrestres à moteur.

L'assurance étant obligatoire, il arrive cependant que certains détenteurs de véhicules ne se soumettent pas aux obligations légales, et soient de plus insolvables.

(1) Au BENIN Loi N° 65 - 1 du 4 Mars 1965.

De telle sorte que, nous constatons toujours dans les pays Africains en général et au BENIN en particulier, la persistance d'un nombre élevé de victimes sans indemnisation pour de nombreuses raisons tenant à la fois à la rigueur de la Loi en matière d'assurance Responsabilité Civile Automobile et aux assurés ou assurables eux-mêmes.

Parmi ces victimes, citons les victimes d'accidents d'automobiles causés par des auteurs non identifiés qui ont pris la fuite, ou non assurés et insolvables, ou encore non garantis. Ces victimes, nous conviendrons de les appeler les "victimes-malchanceuses" d'accidents de la route.

L'importance grandissante du nombre de ces "victimes - malchanceuses" constitue aujourd'hui dans les pays de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances en général et dans le nôtre en particulier, un sérieux problème aussi bien pour les assureurs que pour les pouvoirs publics.

Cette situation se révèle d'autant plus préoccupante que le parc automobile s'accroît et que augmente corrélativement le nombre de véhicules immatriculés non assurés.

Par ailleurs de nombreuses études ont fait ressortir que des accidents d'automobile sont inévitables même avec une utilisation prudente et soignée de l'auto.

L'institution d'un Fonds de Garantie Automobile en FRANCE (1) et dans certains pays Africains comme le CAMEROUN et la TUNISIE (2) découle de la volonté du législateur de protéger ces catégories de victimes d'accidents de circulation.

Dès lors, il n'est pas inutile de s'interroger sur le sort qui pourrait désormais être réservé au BENIN aux victimes d'accidents de circulation causés par des auteurs inconnus ou connus mais non assurés et insolvables, non garantis.

La création d'une institution moderne de garantie sociale visant la protection desdites victimes d'accidents, apporterait des améliorations évidentes, notamment au plan social pour un pays comme le BENIN où il n'y a pas d'indemnisation minimale généralisée au titre de la sécurité sociale.

Dans le cadre de notre étude, nous démontrerons d'abord dans une première partie la nécessaire mise en oeuvre d'un système béninois de Fonds de Garantie Automobile avant de proposer dans une deuxième partie les modalités de mise en place et de fonctionnement dudit système.

(1) N.B : Le Fonds de Garantie Automobile existait en FRANCE avant l'institution d'une assurance Responsabilité Civile Automobile obligatoire.

(2) Voir infra Page 25

/// -) REMIERE

/// -) A R T I E

///-) REMIERE ///-) ARTIE

LA MISE EN OEUVRE D'UN SYSTEME BENINOIS DE FONDS
DE GARANTIE AUTOMOBILE : UNE NECESSITE.

La situation actuelle du droit à l'indemnisation appliqué aux accidents de la circulation est souvent et à juste titre dénoncée comme imparfaite, voire injuste.

Car le vécu actuel, héritage des progrès techniques et par suite du risque automobile, présente le mérite de garantir à certaines victimes d'accidents de circulation, les soins capables de leur rendre la vie encore supportable.

"Dans ce monde différent qui nous attend et que nous préparons, un important et multiple rôle attend les assureurs :

- répondre au service croissant de sécurité qu'en tout domaine les hommes recherchent.....

- Ainsi l'industrie de l'assurance tiendra-t-elle sa place dans la société de liberté, de progrès et de justice, où l'homme peut trouver son complet épanouissement". (1)

(1) Propos tenus par Monsieur Raymond BARRE lors du Comité Européen des Assurances (CEA) qui célébrait à PARIS, son 25 ème anniversaire ayant pour thème de la journée : "Vers un monde différent : le rôle de l'assurance ?" L'ARGUS du 2 Mars 1979.

Or les modalités actuelles de réparation des dommages en assurance de Responsabilité Civile Automobile comportent des insuffisances.

H A P I T R E I

LES INSUFFISANCES DU SYSTEME ACTUEL DE REPARATION DES DOMMAGES EN ASSURANCE DE RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE

Avant d'aborder les insuffisances du système actuel de réparation des dommages en assurance de Responsabilité Civile Automobile, il nous paraît nécessaire d'examiner brièvement les règles qui soutendent les mécanismes juridiques en la matière.

En effet nos régimes juridiques distinguent la responsabilité délictuelle de la responsabilité contractuelle. L'importance de la distinction tient aux différences de régime entre les deux sortes de responsabilité et aux prohibitions du cumul (1) sur une même tête et pour un même dommage de la responsabilité délictuelle ou quasi - délictuelle d'une part et de la responsabilité contractuelle d'autre part.

La Responsabilité Civile délictuelle ou quasi - délictuelle est essentiellement régie par les Articles 1382 à 1386 du Code Civil tandis que les principes généraux de la responsabilité contractuelle découlent en particulier des Articles 1142 et suivantes du Code Civil.

(1) La .. Jurisprudence a néanmoins autorisé des cas de cumul.

Mais avec le développement du machinisme et l'augmentation du nombre des accidents, les magistrats abandonnent de plus en plus les Articles 1382 et 1383 qui imposent à la victime de rapporter la preuve de la faute de l'auteur avant d'obtenir une indemnisation, pour faire une application généreuse de l'Article 1384 qui présume la responsabilité.

Ainsi nous sommes passés du domaine de la faute à prouver à la faute présumée.

Signalons tout de même que la difficulté à prouver quelquefois le lien de causalité fait que des victimes restent non indemnisées.

L'indemnisation des victimes vise deux sortes de préjudices : les dommages matériels qui correspondent aux pertes pécuniaires subies par la victime et les préjudices corporels et moraux qui correspondent aux atteintes à l'intégrité physique.

A côté des difficultés rencontrées par les victimes dans la preuve du lien de causalité, le système actuel de réparation des dommages en assurance de Responsabilité Civile Automobile procède d'une technique qui comporte des insuffisances. Ces insuffisances, au BENIN, nous les montrerons de façon générale à travers la rigueur de la Loi en la matière et de façon particulière à travers les prestations de ses organismes sociaux.

SECTION 1. : Les insuffisances relatives à l'étendue de la réparation par les assureurs au BENIN.

Elles comportent deux volets : les exclusions de garantie et les exceptions opposables aux victimes.

PARAGRAPHE 1. Les exclusions de garantie (1)

Ce sont les limites apportées à la garantie d'un contrat d'assurance. Les exclusions de garantie rejettent hors de l'assurance objet du contrat, un certain nombre d'évènements, de dommages ou de personnes pour lesquels il y a automatiquement "non - assurance". Dès lors, s'il y a sinistre dans une hypothèse visée par l'exclusion de garantie, l'assureur ne doit indemnisation ni à l'assuré ni à un tiers-victime ni à un bénéficiaire désigné.

Ces exclusions qui demeurent en dehors de l'objet du contrat d'assurance peuvent être prévues soit par la Loi en fonction d'impératifs techniques (exemples : risques de guerre, risques moraux, personne conduisant le véhicule), soit par la volonté des contractants manifestée dans une clause expresse de la police.

A) Les exclusions de droit

Elles sont limitativement énumérées et s'attachent aux personnes exclues et aux dommages exclus.

(1) Cf Conditions Générales de la Police d'Assurance Automobile en vigueur à la SOCIETE NATIONALE D'ASSURANCES ET DE REASSURANCE.

I) Les personnes exclues (1)

Il s'agit de :

1°) la personne conduisant le véhicule ou le propriétaire du véhicule ;

2°) lorsqu'ils sont transportés dans le véhicule, le conjoint, les ascendants et descendants de l'assuré responsable du sinistre ou du conducteur responsable du sinistre ;

3°) les représentants légaux de la personne morale, propriétaire du véhicule ;

4°) les salariés ou préposés des assurés responsables pendant leur service ;

5°) les complices et personnes transportés dans le véhicule volé ;

6°) les personnes transportées dans une remorque ;

7°) les personnes ayant pris place en dehors de la carrosserie du véhicule ;

8°) les personnes transportées à titre onéreux dans un véhicule autre que ceux affectés au transport public de voyageurs ;

9°) les personnes dont le nombre est en surplus du nombre total de places assises autorisées ;

(1) Articles 9, 10 et 13 de la Police d'assurance automobile. Cf également CHASLES (B) et TRIBONDEAU (D) : "les garanties du contrat d'assurance automobile" page 38

10°) Pour les véhicules de la catégorie 4 (1) les personnes transportées sur les ailes, marche-pieds, toitures et capôts ou installées sur les marchandises chargées dans le véhicule.

II Dommmages et sinistres exclus (2)

Il n'y a pas assurance pour :

1°) les dommages atteignant les immeubles, choses ou animaux appartenant à l'assuré ou au conducteur ou qui leur auraient été loués ou remis en garde à n'importe quel titre (notamment les dommages éprouvés par les marchandises et les objets transportés) ;

2°) les dommages causés par les opérations de chargement et de déchargement du véhicule ;

3°) les dommages causés en utilisant des véhicules ou des remorques **non désignés** aux conditions particulières ou dans un avenant ainsi que les dommages subis par ces véhicules ;

4°) les dommages causés aux tiers par les véhicules automobiles confiés à un garagiste ou à un réparateur dans l'exercice de leurs fonctions ;

5°) les dommages causés aux marchandises et objets transportés, sauf la détérioration des vêtements des personnes transportées, lorsque celle-ci est l'accessoire d'un accident corporel ;

6°) les dommages résultant des effets directs ou indirects d'explosion et de dégagement de chaleur ;

(1) Ce sont les véhicules affectés au transport public de voyageurs.

(2) Articles 11 et 18 de la Police d'Assurance Automobile
Cf également CHASLES (B) et TRIBONDEAU (D) op. cit.

7°) les dommages survenus lorsque la personne tenant le volant ne peut justifier être titulaire du permis de conduire et s'il y a lieu d'un certificat de capacité en état de validité exigés par les règlements publics en vigueur et afférents à la catégorie à laquelle appartient le véhicule conduit sauf en cas de vol du véhicule ou d'utilisation à l'insu de l'assuré.

Quant aux sinistres ne donnant pas lieu à garantie, on distingue :

1°) les sinistres survenus à l'occasion de la participation des véhicules indiqués dans la police à des rallies, à des compétitions organisées ou à leurs essais, lorsque le conducteur y prend part en qualité de concurrent,

2°) les sinistres survenus pendant la réquisition par une autorité civile ou militaire ou occasionnés par une guerre civile ou étrangère, des émeutes ou mouvements populaires,

3°) les sinistres occasionnés par des tremblements de terre, éruptions volcaniques, inondations, ouragans, tornades, typhons, cyclone ou tout autre cataclysme ou phénomène météorologique ,

4°) les sinistres provenant d'attaques du véhicule assuré, isolé ou en convoi et, généralement, de tout acte de vandalisme ou de brigandage quelconque isolé ou concerté,

5°) les sinistres causés intentionnellement par le propriétaire du véhicule, le conducteur, le souscripteur du contrat et toute personne à qui le véhicule a été confié, ou à leur instigation,

6°) tout sinistre survenu si le véhicule n'a pas été soumis en temps voulu aux vérifications périodiques effectuées par le Service des Travaux Publics et reconnu par lui en bon état de fonctionnement.

B) Les exclusions conventionnelles autorisées (1)

Si le législateur a édicté des exclusions conformes à la technique de l'assurance, il est encore donné aux parties la possibilité de délimiter le contenu du contrat d'assurance.

Ces exclusions sont limitativement énumérées par la Loi.

A la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance, elles concernent les cas suivants (2) :

1°) lorsque le conducteur ou la personne occupant la place normale du conducteur n'a pas l'âge requis.

2°) lorsque le transport à titre gratuit n'est pas effectué dans les conditions de sécurité suffisantes.

3°) les dommages survenus au cours d'épreuves, courses, compétitions (et leurs essais), soumises à l'autorisation préalable des pouvoirs publics et exigeant une garantie spéciale.

(1) CHASLES (B) et TRIBONDEAU (D) Op. Cit. supra
Pages 39 - 40.

(2) Seuls les cas qui ne figurent pas parmi les exclusions de droit.

Les exclusions de garantie qui emportent non assurance sont opposables erga omnes (1) et en particulier à toutes les victimes d'accidents de circulation.

Cependant elles ne constituent que l'un des cas limitativement opposables aux victimes.

Nous étudierons de manière générale dans le second paragraphe les cas opposables aux victimes.

Paragraphe 2) Les exceptions opposables aux victimes(2)

Elles peuvent intervenir soit au début du contrat d'assurance, soit au cours du contrat. On distingue donc deux catégories d'exceptions opposables aux victimes en assurance automobile. Leur nombre est limitatif.

A) 1ère Catégorie d'exceptions

Il s'agit des cas qui interviennent dès le début du contrat et dont les effets s'étendent sur toute la durée du contrat :

1°) La limitation de garantie ou l'assurance partielle : par une clause de limitation de garantie, l'assureur dès la souscription du contrat n'accorde sa garantie à l'assuré que pour un montant limité,

2°) la non-assurance ou l'exclusion : conséquence de la délimitation de l'objet du contrat.

(1) à l'égard de tous

(2) LAMBERT-FAIVRE (Y) : "Droit des Assurances"
Pages 234 - 236.

B) 2ème Catégorie d'exceptions

Ce sont des sanctions du contrat d'assurance qui interviennent après sa conclusion. On distingue :

1°) La nullité du contrat : le contrat est censé n'avoir jamais existé. Cette nullité est celle qui résulte des textes du Code Civil en matière de nullité des conventions. C'est une sanction des conditions de validité du contrat. Elle s'apprécie au moment de sa conclusion. On la retrouve aussi en cas d'inexactitude de mauvaise foi dans la déclaration du risque et en cas de surassurance frauduleuse. Elle a un effet rétroactif.

2°) la suspension du contrat qui indique qu'un contrat d'assurance existe bien, mais qu'il a été suspendu dans son application. Elle résulte d'ordinaire de l'échange des volontés de l'assureur et de l'assuré.

3°) la suspension de garantie pour défaut de paiement de prime : c'est une sanction légale du non paiement des primes d'assurances. Dans ce cas, le contrat est valablement conclu mais l'obligation de garantie de l'assureur est suspendue. C'est un prélude à la résiliation du contrat. Elle a un effet temporaire car elle prend fin par le paiement ou la résiliation.

4°) la résiliation du contrat qui met définitivement fin à un contrat d'assurance valablement conclu et qui a normalement produit ses effets jusque-là. Exemples : faculté de résiliation de l'assureur en cas d'aggravation des risques ; faculté de résiliation de l'assuré si l'assureur refuse de réduire la prime en cas de disparition des circonstances aggravantes.

Son effet vaut pour l'avenir.

5°) la réduction proportionnelle de capitaux :
conséquence d'une sous-assurance.

En principe les victimes d'accidents de circulation causés par des auteurs ou des véhicules se trouvant dans l'un quelconque des cas exclus ou cas opposables aux victimes demeureront donc sans indemnisation quelle que soit la gravité desdits accidents.

Car l'idée de responsabilité, d'assurance et de garantie faisait et continue à faire son chemin empruntant tantôt le vecteur législatif, tantôt le biais de la jurisprudence.

Et une application stricte de la Loi et des jurisprudences fait que l'on observe au BENIN un nombre de plus en plus élevé des victimes d'accidents de circulation non indemnisées notamment les "victimes-malchanceuses" d'accidents de route.

Certes une donnée chiffrée de ces victimes nous manque à ce jour. Mais en jetant un coup d'oeil sur le pourcentage des véhicules immatriculés non assurés (1), il nous serait impossible de rester indifférents devant cette situation.

Aussi une simple négligence, une faute des assurés ou assurables ne sauraient obérer toute une vie, voire le sort d'une famille.

Il faudrait essayer de concilier le besoin de sécurité chez les victimes et la spécificité du risque de la route.

(1) Voir infra : déclaration de Mr. HABIB MAKAR page 53

Comme nous le savons, l'assurance automobile est le domaine d'élection des critiques généralement portées sur l'assurance . C'est de là que le public juge très directement les Sociétés d'Assurances. Une "explosion" du risque et de ses résultats d'une part, un besoin de sécurité non véritablement satisfait d'autre part, tous les éléments sont réunis pour que les assureurs soient considérés comme ne remplissant pas leur mission.

Et "la meilleure manière de répondre aux critiques est d'améliorer le service rendu par un effort accru..."(1)

Les nombreux cas d'exclusions qui sont des restrictions de la garantie offerte par l'assureur et les nombreuses sanctions d'un contrat d'assurance qui peuvent intervenir au cours de ce contrat, constituent autant d'insuffisances des principes juridiques classiques en assurance de Responsabilité Civile Automobile ; lesquels principes en l'absence à fortiori de réparation minimale automatique pour tous de la part des organismes sociaux au BENIN, paraissent mal adaptés à la civilisation technique moderne et aux nécessités sociales de l'heure.

(1) Propos tenus par Mr. Jacques DELORS, Ministre de l'Economie et des Finances, lors de la séance du Conseil National des Assurances du 1er Février 1983 à PARIS : L'ARGUS du 11 Mars 1983 page 586.

SECTION 2 : Les insuffisances liées à l'absence de réparation automatique pour tous de la part des organismes sociaux au BENIN.

Le législateur Béninois, devant la dramatique situation des victimes d'accidents surtout corporels graves n'a pas encore pensé à l'exemple du législateur français (1) à l'organisation d'une procédure (fut-elle timide et limitée dans son champ d'application) d'indemnisation subsidiaire par l'Etat de certaines catégories de victimes d'accidents.

Mieux, on constate l'absence de réparation automatique pour tous, ne serait-ce qu'une réparation minimale généralisée de la part de nos Organismes et Centres Sociaux. Il s'agit en l'occurrence de l'Office Béninois de Sécurité Sociale, des Centres Sociaux de la Direction des Affaires Sociales du Ministère du Travail et des Affaires Sociales et du Service Social du Centre National Hospitalier et Universitaire.

Paragraphe 1er Les prestations de l'Office Béninois de Sécurité Sociale

Etablissement public à caractère social, l'Office Béninois de Sécurité Sociale a la vocation de servir à ses assurés sociaux sous conditions, des prestations, en cas de certaines éventualités, à partir de ressources à lui fournies essentiellement par des cotisations de l'employeur (de l'assuré) ou de l'assuré social lui-même.

(1) Loi N° 77-5 du 3 Janvier 1977 visant la protection des victimes d'infractions, modifiée par la Loi N° 83-608 du 8 Juillet 1983 renforçant la protection desdites victimes.

A) Les différents régimes gérés par l'Office

L'Office Béninois de Sécurité Sociale gère trois différents régimes qui sont : le régime des risques professionnels, le régime des prestations familiales et le régime des pensions.

Par ces régimes, l'Office accorde de nombreuses prestations à ses assurés sociaux. Il s'agit :

1°) des prestations de risques professionnels lorsque l'assuré social est victime d'un accident de travail (1) de trajet ou d'une maladie professionnelle ;

2°) des prestations familiales (allocations prénatales, allocations de maternité, allocations au foyer du travailleur, allocations familiales et indemnités journalières pour congé de maternité) qui ne sont accordées qu'à l'assuré ayant des charges de famille. ;

3°) des pensions d'invalidité ;

4°) des allocations ou pensions de vieillesse lorsque âgé d'au moins 50 ans, l'assuré cesse de travailler.;

(1) L'Article 2 alinéa 2 de l'Ordonnance N° 10/PCM du 21 Mars 1959 en définissant les accidents qui seront pris en charge par l'Office, limite par là même son domaine d'intervention : il s'agit des accidents survenus pendant les parcours "aller et retour" rendus nécessaires par le travail.

5°) des prestations de décès : en cas de décès du titulaire d'une pension de vieillesse ou d'invalidité ou d'un assuré qui à la date de son décès remplissait les conditions pour bénéficier d'une pension ou qui justifiait d'au moins 180 mois d'assurance, les ayants-droit (veuve, veuf ou enfants orphelins) ont droit à une pension de survivants.

Enfin, l'Office exerce en faveur de l'assuré et en celle de sa famille, une importante action sanitaire et sociale; **Service Social, Centres Médicaux, Protection Maternelle et Infantile, Soins aux Vieux Travailleurs Retraités.**

B) Les personnes protégées

N'ont droit à la Sécurité Sociale, que les travailleurs salariés soumis au Code du travail, hommes ou femmes, béninois ou étrangers travaillant dans le secteur privé (y compris les salariés agricoles et les gens de maison) ou dans le secteur semi-public, ou public (exclus les Agents Permanents de l'Etat qui, en vertu d'une disposition statutaire bénéficient d'un régime particulier de sécurité sociale).

Dans des conditions particulières, certaines catégories de personnes peuvent être assimilées aux salariés : il s'agit des élèves des écoles professionnelles, des stagiaires, des apprentis, des détenus.

Pour bénéficier des prestations de l'Office, toutes ces personnes ci-dessus citées doivent être immatriculées au régime de Sécurité Sociale. Il convient cependant de préciser que tout travailleur salarié doit être immatriculé à l'Office Béninois de Sécurité Sociale.

Toutefois toute personne initialement affiliée au régime de Sécurité Sociale pendant six mois au moins et ayant perdu par la suite la qualité de salarié (pour devenir par exemple travailleur indépendant : commerçant, artisan ...) a la faculté de s'assurer volontairement dans un certain délai en matière d'accidents de travail et de pensions moyennant une cotisation.

Paragraphe 2) Les prestations des Centres Sociaux au BENIN

A) Les Centres Sociaux de la Direction des Affaires Sociales du Ministère du Travail et des Affaires Sociales

Ils accordent une assistance :

1°) aux indigents malades et victimes d'accidents de route à la suite d'une enquête qui spécifie bien la nature de l'indigence. En effet un certificat d'indigence est délivré par le Chef de District du lieu de résidence de l'intéressé. Mais de nos jours ce certificat se délivre de moins en moins compte tenu des problèmes d'ordre financier que connaissent les collectivités publiques,

2°) aux victimes d'accidents d'incendie quelle que soit sa catégorie sociale à la vue d'un certificat délivré par le Service des Calamités et Secours dans lequel il doit être confirmé que la victime a été blessée à la suite d'un incendie et où est fixé approximativement le montant des préjudices.

Cependant dans la pratique il n'est alloué effectivement à la victime qu'un faible pourcentage de ce montant, environ les 10 %.

3°) aux victimes d'accidents de la route en général si ces dernières s'en sortent avec une infirmité partielle permanente (I P P). L'assistance dans ce cas est également dérisoire.

Encore faut-il que la victime prouve qu'elle est un "économiquement faible".

B) Le Service Social du Centre National Hospitalier et Universitaire

L'action de ce Service vise aussi bien les accidentés de circulation proprement dits que les accidentés de travail.

La victime une fois transportée à l'hôpital à la suite d'un accident, le Service se charge de prendre tous les renseignements sur le véhicule en cause (propriétaire, conducteur, véhicule assuré ou non).

Mais l'hôpital ayant un budget autonome, n'accepte de prendre une victime en charge sans aucun espoir de récupération. Quant au Service Social lui-même, il ne dispose pour le moment d'aucune source de revenu qui lui soit propre. Pour résoudre les problèmes d'alimentation des indigents, il avait tenté la vente de certains produits (yaourt, fripperies); activités qui ont dû cesser à cause de la mévente.

Le Service Social intervient auprès du CATWELL et certaines Associations telle l'Association "Foi et Partage" au bénéfice des indigents accidentés.

Il pense disposer dans un avenir proche d'une caisse de secours immédiat pour ces derniers.

En matière d'assurance Responsabilité Civile Automobile au BENIN, les nombreuses insuffisances relatives à l'étendue de la réparation par les assureurs sont comme nous le constatons, aggravées par le niveau au demeurant presque nul de la réparation octroyée par les Organismes Sociaux.

C'est pourquoi il est indispensable d'ores et déjà de souligner l'importance dans certains pays comme la FRANCE, la TUNISIE et le CAMEROUN de certaines réalisations annexes ayant pour but d'améliorer la situation des victimes d'accidents de circulation et par conséquent d'atténuer ces insuffisances :

1°) D'une part les assureurs de pays tels la FRANCE (1) et le CAMEROUN (2) cherchent constamment par des réformes à faciliter le règlement de certains accidents d'automobile et leurs efforts sur ce point sont indéniables et leurs effets pratiques reconnus.

Au BENIN, nous ne pouvons faire référence qu'à la Commission Ad'hoc chargée :

- d'une part d'étudier un système approprié d'évaluation et de réparation des préjudices corporels sur la base de nos réalités nationales,

- d'autre part d'élaborer un projet de texte réglementant de manière précise les bases d'évaluation et de règlement du préjudice corporel des victimes d'accidents de la route.

(1) Voir les différentes réformes sur l'assurance automobile et la Loi Badinter du 5 Juillet 1985.

(2) Cf Réunion Annuelle et Assemblée Générale Extraordinaire de la Fédération des Sociétés d'Assurances de Droit National Africaines (FANAF) qui se sont tenues à DAKAR les 26, 27, 28 Mars 1984.

A notre avis, la commission constituée mais non opérationnelle doit autant que faire se peut, aménager les règles traditionnelles du Droit en assurance de Responsabilité Civile Automobile, en prenant appui sur l'assurance de personne et de responsabilité, sur l'humain et le social.

Il est cependant nécessaire de préciser que la mise sur pied de ladite Commission ne doit pas empêcher nos juristes et assureurs d'envisager d'autres solutions ou méthodes d'indemnisation pour une plus grande amélioration de la situation des victimes d'accidents de la route.

2°) D'autre part l'élaboration de législations nationales qui ont permis aux législateurs de poser en matière automobile des principes fort importants telle l'institution d'un Fonds de Garantie Automobile (1) visant la protection des "victimes-malchanceuses" d'accidents de la route.

Au BENIN, l'idée de l'utilité d'un Fonds de Garantie Automobile, voire sa création faisait son chemin lentement mais sûrement. En effet, c'est la douloureuse question des "victimes-malchanceuses" d'accidents de circulation qui a conduit le Directeur des impôts à élaborer en 1961 sur instructions de son Ministre de tutelle, le Ministre des Finances, un projet de Loi relatif à la création d'un Fonds de Garantie Automobile et un projet de décret fixant les modalités de fonctionnement et de financement du Fonds.

(1) En FRANCE : Loi N° 51-1508 du 31 Décembre 1951
En TUNISIE : Décret-Loi N° 62-23 du 30 Août 1962
Au CAMEROUN : L'Article 7 de la Loi N° 65/LF/9
du 22 Mai 1965 prévoyait la création du Fonds tandis que le Décret N° 67/DF/495 du 17 Novembre 1967 en fixait les statuts.

Malheureusement, les projets de Loi et de décret n'ayant pas été respectivement voté et adopté, le Fonds de Garantie Automobile n'a pas vu le jour au DAHOMEY (actuelle République Populaire du BENIN).

Il résulte de tout ce qui précède que, nos professionnels de l'assurance et les pouvoirs publics doivent penser offrir aujourd'hui à l'individu, une garantie sociale qu'ignoraient les principes juridiques classiques dont les conceptions purement théoriques laissaient peu de place aux préoccupations sociales. (1)

(1) C'est parce que le législateur moderne est conscient des insuffisances de ces principes qu'il a pensé :

- instituer le Fonds de Garantie Automobile
- à une indemnisation des "victimes d'infractions" (cas de la FRANCE).

C'est également pour cette raison qu'il y a eu en FRANCE le vote du projet de Loi BADINTER en Juillet 1985

Ces exemples ne sont pas limitatifs.

II CHAPITRE II

L'INTERET DU FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE

"Le progrès technique et l'accroissement de la circulation automobile ont multiplié les risques.

Et il est devenu difficile aux conducteurs de véhicules de ne pas commettre de faute ..." (1)

Par ailleurs le 5 Mars 1926, le Tribunal de VIENNE a eu à déclarer que "le fait de circuler en auto créé un risque d'accident..." (2)

De ces deux déclarations, nous retenons l'idée essentielle selon laquelle la réalisation du risque auto est statistiquement inévitable du fait même de l'évolution du parc automobile et par conséquent de la circulation auto.

SECTION 1 : Le risque automobile

Le risque automobile au BENIN est caractérisé par le nombre très élevé des accidents d'auto et son impact certain sur la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance, seule Compagnie d'Assurances sur la place.

Paragraphe 1 La recrudescence des accidents d'automobile

A) Le risque de la circulation

"Courir le risque de la circulation est aujourd'hui le lot de chacun, riche ou pauvre, travailleur ou oisif.

(1) Propos de Mr. Mamadou DRAME, Directeur Général de la Caisse Nationale d'Assurance^{et}/de Réassurance (CNAR) au cours d'un exposé sur "L'indemnisation des préjudices corporels et matériels". : Revue "Afrique-Assurance" 1985.

(2) Henry MARGEAT, L'ARGUS du 12 Janvier 1979 Page 87.

Contrairement à ce qui se passe pour d'autres risques, personne ne peut prétendre y échapper davantage qu'on n'échappe à la maladie.

Se refuser à conduire un automobile ne met pas à l'abri : les piétons, les cyclistes sont précisément parmi les plus exposés. Quant au conducteur lui-même, son extrême vigilance ne le met pas hors d'atteinte des chauffards ni de la malchance." (1)

En effet le risque de la circulation est devenu une contrainte collective :

- chacun se trouve obligé pratiquement de se déplacer dans un milieu que l'évolution des techniques de circulation a rendu dangereux. Le caractère essentiel de l'accident de circulation est d'être un événement inéluctable car il est lié à l'une des fonctions indispensables de l'homme, le déplacement ;

- l'accident de la circulation est omniprésent : dès qu'il existe une certaine concentration d'hommes, l'accident de circulation est une virtualité ;

- l'accident de circulation frappe, le plus souvent, de manière aveugle : ceux qui en sont les acteurs sont le jouet d'une sorte de fatalité à laquelle ils ne peuvent guère échapper tout simplement parce qu'ils n'ont pas le choix de s'exposer ou de se soustraire au risque ;

- enfin l'accident de circulation a une fréquence élevée à la mesure de l'importance du parc auto.;

(1) BERR (C.J), GROUDEL (H) et JOUBERT - SUPIOT (C) :

"Circulation Indemnisation des Victimes" : Introduction

Le caractère dangereux de cette situation dans laquelle se trouve l'homme est accentué par le fait qu'on observe de plus en plus de nos jours, une usure certaine des normes de sécurité, en particulier de celles qui nécessitent la discipline des individus.

Cette remarque n'est pas d'un mince intérêt car elle montre que, quoi que fasse la société pour diminuer les nuisances de la contrainte qu'elle a engendrée, il est impossible de ne pas compter avec les comportements individuels (excès de vitesse, défaut de maîtrise, éblouissement de phare).

Les effets conjugués de la contrainte collective et des comportements individuels sont donc à l'origine de l'accroissement du nombre des accidents à implications sociales assez déplorables.

B) Les implications sociales

Les conséquences des accidents de circulation dans le domaine social ne sont pas négligeables dans notre pays :

Sur un total de 1 500 accidents, on compte 500 accidents matériels et 766 accidents corporels tandis qu'on dénombre 234 accidents mortels (1).

Au titre de l'année 1983, sur 129 accidents enregistrés (sur la base des procès-verbaux de gendarmerie), les autorités ont recensé 121 accidents corporels (dont 69 mortels), 7 accidents matériels purs et 1 accident matériel et corporel (2).

Plus récemment, au titre de l'année 1985, sur un total de 711 cas d'accidents, on a remarqué 416 cas d'accidents

(1) DAHOUN (D.B.) : "Rapport de Stage" 1983 - 1984 page 11

(2) Après dépouillement fait à la Direction des Transports Terrestres, Service Planification et Coordination.

matériels et 295 cas d'accidents corporels dont 179 cas avec blessés légers, 90 cas avec blessés graves, 26 cas mortels. Toujours au titre de la même année, pendant la période du 15 Mars au 15 Avril, sur 29 cas d'accidents corporels, il y a eu 27 blessés légers, 10 blessés graves et 1 mort. Tandis que si nous considérons la période du 15 Juin au 15 Juillet, sur un chiffre de 17 accidents corporels on a enregistré 9 blessés légers, 8 blessés graves et 2 morts (1).

Ceci donne une idée de l'importance du phénomène. Parallèlement l'assurance automobile domine les activités de notre Compagnie d'Assurances.

Paragraphe 2 L'impact du risque auto sur la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance

A) Le poids social du risque auto à la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance

Nous apprécierons ce poids social du risque auto à travers l'évolution du chiffre d'affaires automobile et l'évolution des charges de sinistres nettes de cessions de la Compagnie.

Nous prendrons comme période de référence, la période de 1980 à 1984.

Les données concernant l'évolution des émissions automobile au cours de la période de référence peuvent être résumées comme suit :

(1) Source : Commissariat Central de COTONOU - Service de la Police Routière (Cas déclarés des accidents d'automobile dans la ville de COTONOU uniquement).

TABLEAU N° I

EVOLUTION DU CHIFFRE D'AFFAIRES AUTO (1)

ANNEE	EMISSIONS NETTES D'ANNULATIONS ET DE TAXES	POIDS RELATIF DE LA BRANCHE PAR RAPPORT AU TOTAL DES EMISSIONS
1980	828 300 418	63,30 %
1981	1 031 266 000	55,44 %
1982	1 394 758 000	64,58 %
1983	1 207 890 000	61,56 %
1984	916 993 687	35,50 %

Jusqu'en 1982, la branche Automobile est le moteur de la croissance des activités de la Société. Malheureusement, depuis cette date, rien ne va plus en Assurance Automobile. Sur ce plan, la Compagnie^a perdu en deux ans (de 1982 à 1984) plus de 34 % de son chiffre d'affaires (si l'on prend comme base l'année 1982).

Comment expliquer un tel phénomène, alors que de nouvelles immatriculations de véhicules sont enregistrées chaque année par la Direction des Transports Terrestres ?

(1) Sources : Rapport d'Activités de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance pendant la période du 11 Février 1978 au 31 Décembre 1985.

Le Tableau N° II ci-après présente l'évolution desdites immatriculations entre 1979 et 1983.

// A B L E A U N° II

VEHICULES IMMATRICULES DE 1979 A 1983 (1)

ANNEE SERIE	1979	1980	1981	1982	1983	TOTAL
SERIE NORMALE	3453	4031	5296	6401	4265	23 446
SERIE I T	245	386	438	522	436	2 027
T O T A L	3698	4417	5734	6923	4701	25 473

Si l'on retient qu'au cours de la période de référence ci-dessus (1979 - 1983) :

- 25 473 véhicules ont été immatriculés ;
- qu'il ne saurait s'agir exclusivement de réimmatriculations par suite de transfert de propriété sur des véhicules précédemment immatriculés au BENIN (plutôt rares) ;
- que ces 25 473 véhicules ne relèvent pas des assurances d'Etat.

(1) Sources : Rapport d'Activités de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance, OP. Cit. supra.

Il faut donc conclure que le parc national a considérablement augmenté en cinq ans et rechercher ailleurs l'origine de la baisse des émissions de la branche automobile.

Le défaut d'assurance automobile dont la fréquence s'est aggravée en cette période de mauvaise conjoncture économique explique la chute des encaissements, de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance dans la branche. En temps normal, les automobilistes béninois rechignaient déjà à payer leur prime d'assurance.

En plus de cette situation que connaît la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance, elle voit évoluer dangereusement ses charges de sinistres dans la même branche :

/// A B L E A U N° III

EVOLUTION CHARGES DE SINISTRES AUTO DE 1980 A 1984 (1)

ANNEES	SINISTRES AUTO DE L'EXERCICE (REGLEMENTS + VARIATIONS SAP *)
1980	652 804 232
1981	861 854 017
1982	1 010 822 977
1983	922 311 379
1984	1 072 475 420

(1) SOURCES : Rapport d'Activités de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance OP. Cit. supra

* SAP = Sinistres à payer

L'évolution de la charge des sinistres auto s'explique de la manière suivante :

- les accidents de circulation s'avèrent de plus en plus meurtriers

- les frais de remise en état des véhicules augmentent régulièrement

- les tribunaux béninois sont devenus particulièrement généreux à l'égard des parties civiles dans la détermination des dommages intérêts à allouer aux victimes de préjudices corporels ou à leurs ayants-droit car à leurs yeux "l'assurance est toujours solvable et bon payeur".

A ces éléments s'ajoutent d'autres facteurs qui sont :

- le Tarif d'Assurance Auto en vigueur au BENIN est resté pratiquement inchangé depuis 1958 et il n'est plus un secret pour personne qu'il est actuellement inadapté aux risques couverts. Point n'est besoin de s'attarder sur ce fait

- il semble que d'année en année, la liquidation des dossiers provisionnés au titre des exercices de surveillance antérieurs se solde par des "MALI", d'où la réaction d'inquiétude bien compréhensible des cessionnaires.

Tous ces chiffres ci-dessus mentionnés démontrent amplement la place du risque auto dans le portefeuille de la Société.

Or "l'équilibre Prime/Sinistre, est la condition sine qua non de l'existence et de la viabilité de toute assurance". (1)

(1) CODJOVI (J.J.) : "Assurance Automobile en Péril"

Par conséquent l'équilibre du rapport Sinistre à prime qui est la garantie de la viabilité de la branche auto n'est-il pas menacé à la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance ?

B) L'équilibre financier de la Compagnie

Nous pouvons l'apprécier à travers le tableau suivant :

TABLEAU N° IV

RATIOS CHARGES DE SINISTRE/PRIMES ACQUISES
1980 - 1984 (1)

ANNEES	SINISTRES AUTO DE L'EXERCICE (REGLEMENTS + VARIATIONS S A P)	PRIMES ACQUISES DE L'EXERCICE	RAPPORT SINISTRES AUX PRIMES ACQUISES
1980	652 804 232	783 044 280	83,36 %
1981	861 854 017	950 079 767	90,71 %
1982	1 010 822 977	1 249 361 200	80,90 %
1983	922 311 379	1 282 637 200	71,90 %
1984	1 072 475 420	1 033 352 212	103,78 %

(1) SOURCES : Rapport d'Activités de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance, Op. Cit. supra.

Les ratios charges de Sinistre/Primes acquises illustrent bien la dégradation progressive de la sinistralité dans la branche automobile.

On comprend donc aisément le caractère préoccupant de la situation.

Et c'est à juste titre que la situation actuelle de l'équilibre financier des Compagnies d'Assurances ait été dénoncée par un érudit des assurances qui s'écrie : "Le niveau de la réparation se répercute sur les primes, lesquelles affectent le prix des biens et services. Tout système de réparation fonctionne donc en circuit fermé. Ce sont les juges et les experts qui font le montant de la prime. A l'exemple d'un Institut d'émission ils fabriquent de la monnaie. Nous sommes en présence d'un problème de robinet : les entrées doivent équilibrer les sorties. C'est en quelque sorte un banal problème de plomberie ; l'expérience montre que chaque génération a tendance à manger son blé en herbe, en laissant à la suivante le soin de régler la facture. C'est vrai en tous domaines. Si vous n'y prenez garde, le déséquilibre de vos opérations vous fera passer de la capitalisation des provisions à la réparation puis, avec l'usage prématuré des primes à venir, à la faillite..." (1)

Il est temps que nos professionnels de l'assurance et les pouvoirs publics cherchent en commun un juste milieu pour le phénomène qui menace la seule Société d'Assurances de notre pays.

(1) Henry MARGEAT, Directeur à l'Union des Assurances de PARIS : Colloque de l'Institut International des Assurances, LOME 15-20 Octobre 1979 et cité par J.J. CODJOVI dans "L'Assurance Automobile en péril" in RBSJA N° 1 : Octobre, Novembre et Décembre 1980 Page 46.

La circulation automobile crée des risques dont la réalisation est inéluctable et dont les conséquences peuvent être couvertes par l'assurance. C'est ce que Henri FORD a magnifié par ces mots : "sans les assurances, personne ne circulerait en voiture à travers les rues. Un bon chauffeur est conscient de ce qu'il court à chaque instant le risque de renverser un piéton".

Mais à la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance, nous le savons, l'assurance de Responsabilité Civile Automobile ne couvre pas les victimes d'accidents de circulation causés par des auteurs inconnus, connus mais non assurés et insolvables, ou non garantis. Car la technique juridique à laquelle l'assureur a recours emprunte la voie de la responsabilité et d'assurance. Or le Droit des assurances ne constitue pas un bloc monolithique, nécessairement tributaire d'une règle unique. Cela signifie que le fait commande et que le Droit doit s'adapter. Le fait aujourd'hui se caractérise essentiellement par une exigence sociale. "Le Droit n'est pas une potiche remise dans un placard ; son rôle est de consolider l'acquis et par conséquent de s'adapter." (1)

De nombreuses victimes dans une large proportion (2) restent non indemnisées bien que la notion de risque de la circulation soit incontestable.

(1) Henry MARGEAT, Op. Cit. supra Page 94

(2) Voir toutes les insuffisances soulignées dans le premier Chapitre.

Comme l'a su bien dire Guy LEVIE (1), "Puisqu'on ne peut pas conduire sans créer des risques pour des innocents",

N'est-ce pas le devoir de notre société et la fonction de l'assurance, quand un malheur de cette nature se réalise, de secourir immédiatement ces "victimes - malchanceuses" en leur apportant au moins l'assistance nécessaire à leur survie ?

Le législateur a mis au point dans certains pays comme la FRANCE, la TUNISIE et le CAMEROUN un système d'indemnisation (le Fonds de Garantie Automobile) de telles victimes d'accidents d'automobile. Ce qui réduit considérablement le nombre total des victimes d'accidents de circulation sans indemnisation eu égard aux rôles très importants d'un Fonds de Garantie Automobile.

Section 2 Les rôles du Fonds

Le Fonds de Garantie Automobile est un régime particulier d'assurance à multiples et importants rôles.

Paragraphe 1 Un rôle de prévention et de Conseil

A) Le rôle de prévention du Fonds

"Prévenir vaut mieux que guérir" dit un vieil adage.

A ce titre, le Fonds peut en collaboration avec les services administratifs intéressés, participer au financement de la prévention routière.

(1) Chef du Programme Spécial en Assurances de la CNUCED.

La conception et la mise en place de la politique de la prévention routière incombent aux services administratifs, la contribution du Fonds de Garantie Automobile étant exclusivement financière. Bien entendu dans la mesure du possible, il peut émettre des avis.

Devant se substituer à l'assureur dans le cas où sa non-garantie est reconnue par les tribunaux et aux civilement responsables inconnus ou insolvables, le Fonds de Garantie Automobile a les mêmes soucis que les Compagnies d'Assurances. Il est hautement intéressé à un meilleur comportement devant le risque auto afin de minimiser ses charges. C'est pourquoi il accueillera favorablement et encouragera toutes mesures tendant à réduire les cas de non-respect des dispositions du code de la route par les usagers et à l'amélioration de l'infrastructure routière.

B) Le rôle de Conseil

Dans son rôle de conseiller et d'arbitre, le Fonds peut être saisi soit par l'organisme d'assurance mis en cause, soit par le débiteur de l'indemnité, soit par la victime ou ses ayants - droit.

Chaque fois qu'un organisme d'assurance entend invoquer en cas d'accident corporel la nullité d'un contrat, sa suspension, une non-garantie ou une exclusion de garantie prévue par la Loi, opposable à la victime ou à ses ayants - droit, il doit en faire part au Fonds de Garantie Automobile dans les meilleurs délais fixés à partir du moment où il est en possession d'informations militant en faveur de l'exception qu'il veut opposer à ses clients.

Si le Fonds conteste le bien fondé de l'exception invoquée il doit en aviser l'assureur ainsi que la victime ou ses ayants - droit dans un certain délai à compter de la date de réception de la lettre de l'Organisme d'Assurance.

S'il estime par contre l'exception invoquée par l'assureur fondée, il doit également donner son avis sur la recevabilité à son encontre d'une demande éventuelle d'indemnisation de la victime ou de ses ayants - droit.

Ces avis sont très importants particulièrement pour les victimes ou leurs ayants - droit.

Lorsqu'intervient une transaction entre l'auteur de l'accident ou le civilement responsable, et la victime ou ses ayants - droit, le débiteur de l'indemnité doit la faire connaître au Fonds afin que celui-ci puisse donner son avis sur l'appréciation du préjudice à laquelle les deux parties sont parvenues.

Par ailleurs lorsque les victimes ou leurs ayants droit entendent actionner en justice un défendeur dont il n'est pas établi que la Responsabilité Civile est couverte par une assurance, ils doivent adresser sans délai au Fonds de garantie tout acte introductif d'instance. Cet acte doit contenir tous les renseignements nécessaires susceptibles d'éclairer le Fonds : date et lieu de l'accident, nature du véhicule, autorité ayant dressé le procès-verbal d'accident, montant de l'indemnité demandée ou nature et gravité des dommages. Il doit mentionner également soit que la Responsabilité Civile du défendeur n'est pas couverte par un contrat d'assurance, soit que

l'assureur présumé entend contester sa garantie, soit que le demandeur ne possède aucun de ces deux derniers renseignements.

Paragraphe 2 : Un rôle social

A) En matière d'indemnisation

Le Fonds de Garantie joue le même rôle d'indemnisation (1) que toute Compagnie d'Assurances à l'égard des victimes d'accidents corporels et / ou de leurs ayants-droit qui ne peuvent bénéficier de la garantie d'un assureur ou qui se trouvent face à un civilement responsable insolvable.

B) Le rôle du Fonds en cas de retrait d'agrément administratif d'une Entreprise d'Assurances

En cas de retrait de l'agrément administratif d'une Entreprise pratiquant les opérations d'assurances de véhicules terrestres à moteur, le Fonds de Garantie prend en charge, pour le compte de l'Entreprise en liquidation, le règlement des dommages résultant de la Responsabilité Civile des personnes physiques ou morales soumises à l'obligation d'assurance.

(1) Sous réserve du caractère subsidiaire de l'indemnisation du Fonds. Cf Lambert - FAIVRE (Y), Op. Cit. supra Page 503 : "La subsidiarité du rôle du Fonds de Garantie Automobile est fondamentale : il ne doit sa garantie qu'en cas d'absence ou d'insuffisance d'assurance..."

S'il ne peut exercer aucun recours contre les assurés ou souscripteurs de contrats pour le recouvrement des indemnités qu'il a versées, le Fonds de Garantie est cependant subrogé, à concurrence du montant de ces indemnités, aux droits des victimes sur la liquidation de l'Entreprise d'Assurances ayant fait l'objet du retrait d'agrément.

Par ailleurs en cas de recouvrement de rappel de prime, le produit de ce rappel est affecté à la couverture des dépenses supportées par le Fonds de Garantie, dont la créance éventuelle sur la liquidation est égale à la différence entre les indemnités versées par le Fonds (pour retrait d'agrément administratif de l'Entreprise) et le produit du rappel qui leur a été affecté.

La protection apportée à l'assuré par le Fonds de Garantie Automobile est donc évidente en cas de retrait d'agrément administratif de son assureur, puisque pour les risques découlant de l'assurance automobile obligatoire les victimes sont normalement réglées par les soins du Fonds dans les limites du contrat sinistré, comme elles l'auraient été par l'assureur lui-même.

On s'aperçoit ainsi que les intérêts du Fonds de Garantie Automobile se confondent tantôt avec ceux de l'assureur ou de l'assuré, tantôt avec ceux des victimes et des ayants-droit.

D'une part il recherche l'entente entre les parties sur l'interprétation des clauses d'un contrat et une indemnisation équitable qui ne doit être ni source

d'une perte, ni enrichissement sans cause pour l'une ou l'autre partie.

D'autre part son action consiste à réduire les souffrances des uns et des autres par une compensation pécuniaire rapide.

Le Fonds de Garantie Automobile se trouve donc être un Organisme dont le but est la recherche de la paix sociale en matière d'assurance automobile.

A entendre les professionnels de l'assurance (dans les pays où le Fonds de Garantie Automobile existe notamment en FRANCE), on observe une satisfaction et ceci à un triple point de vue de la sécurité accordée, de la fiabilité du fonctionnement (sous réserve des modifications apportées par la Loi Badinter) et du coût de l'opération (1).

On comprend que des témoignages de cette importance puissent ne pas laisser indifférents les professionnels de l'assurance et les pouvoirs publics de notre pays.

Car, élément primordial, la prévention ou les obligations des assurés et assurables ne paraissent pas avoir souffert de la libéralité consentie aux victimes sus-visées.

(1) Bedour (J) : "Précis des accidents d'automobile" Page 830 : en 1977 parlant du Fonds de Garantie Automobile en FRANCE, Bedour déclarait "Peu d'institutions peuvent se vanter d'avoir, en si peu de temps, acquis une telle maturité. Nul doute que le Fonds de Garantie n'accomplisse avec autant de succès les nouvelles missions dont vient de le charger le législateur."

Au reste la notion de garantie entre parfaitement dans le droit fil des objectifs sociaux de l'assurance. Le problème à résoudre est moins affaire de solidarité que d'adaptation de la notion d'assurance et de garantie telle que notre époque la conçoit dans le domaine de la circulation routière.

A cet égard, s'offre aux professionnels de l'assurance et aux pouvoirs publics au BENIN, une occasion unique, celle d'envisager une formule d'indemnisation "plus complémentaire" dans le concret.

Toute la difficulté est peut-être de ne pas céder à la tentation de la facilité, qui conduirait à adopter tel ou tel système étranger qui ne serait pas en harmonie avec les exigences de notre pays.

C'est pourquoi nous nous sommes attachées dans une deuxième partie à étudier les modalités de mise en place et de fonctionnement d'un système béninois de Fonds de Garantie Automobile.

//) EUXIEME

//-) ARTIE

//)EUXIEME // -)ARTIE

LES MODALITES DE MISE EN PLACE ET DE FONCTIONNEMENT
D'UN SYSTEME BENINOIS DE FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE.

Il ne s'agira en effet pas pour nous d'une transposition pure et simple d'un système étranger de Fonds de Garantie Automobile au BENIN.

Il ne saura également être question de demander à l'Etat béninois de prendre seul la responsabilité de la mise en place du système de Fonds de Garantie Automobile. "Le pouvoir ne peut améliorer le sort des accidentés de la route alors qu'il ne peut réparer intégralement les accidents du travail." (1)

Mais il s'agira d'instituer un système béninois de Fonds de Garantie Automobile avec diverses sources d'indemnisations, un système de Fonds adapté aux réalités nationales. Car "les systèmes d'assurance dans les pays en développement doivent être réellement adaptés aux besoins fondamentaux des peuples, respectueux de leur culture et de leur milieu socio-économique et ne soient pas la simple copie de ce qui se fait dans les pays industrialisés. Chaque peuple a un droit absolu à la différence." (2)

(1) Propos tenus par le Président LEVY lors d'une Conférence des bâtonniers en FRANCE et tirés de la Rubrique "On en parle...", L'ARGUS du 5 Novembre 1982 Page 2433.

(2) Propos tenus par Guy LEVIE au MALI au Cours d'un exposé sur "La CNUCED et l'Assurance dans les pays en développement" : Revue "Afrique - Assurance" 1985.

Ce qui nous amène à étudier dans un premier Chapitre la nécessité d'adaptation du Fonds aux réalités nationales et dans un deuxième Chapitre l'organisation et le fonctionnement du Fonds.

H A P I T R E I

LA NECESSITE D'ADAPTATION DU FONDS AUX REALITES
NATIONALES

Comme toute institution sociale, l'institution d'un système de Fonds de Garantie Automobile au BENIN fera nécessairement l'objet d'une réglementation qui sera guidée avant tout par les impératifs sociaux et économiques du pays.

Elle doit être tributaire des pouvoirs économiques et du rapport des forces sociales en présence.

SECTION 1 Le projet de réglementation du Fonds de Garantie Automobile. (1)

Paragraphe 1 Les fondements sociaux et économiques

A) Les impératifs sociaux et économiques

"Nul ne saurait nier qu'un système d'indemnisation, quel qu'il soit, doit permettre la réalisation des choix politiques de l'Etat..." (2)

Dans le domaine qui nous concerne, il s'agit en l'occurrence de la réalisation de la politique sociale et économique de l'Etat en matière d'indemnisation des "victimes - malchanceuses" d'accidents de la route.

En d'autres termes, le système d'indemnisation de ces victimes d'accidents ne doit pas entraîner des conséquences incompatibles avec les réalités sociales et économiques du pays.

(1) Cf Annexe I

(2) BERR (C.J), GROUDEL (H) et JOUBERT-SUPIOT (C),
Op. Cit. supra Page 94 N° 177

Il ne saurait être par exemple question d'accroître inutilement les charges de la seule Société d'Assurances de notre pays à la faveur d'un système complémentaire d'indemnisation.

Il apparaît immédiatement à ce propos que plusieurs suggestions peuvent être faites : les uns vont faire la répartition selon des critères objectifs, en excluant de la réparation certaines catégories de dommages (dommages moraux, dommages dépassant un certain plafond...);

Les autres suggestions consisteront à éliminer la charge de certains dommages sur la base de considérations plus ou moins subjectives (appréciation portée sur la capacité financière de la victime par exemple).

S'il appartient aux pouvoirs publics de déterminer la part du coût des indemnisations qui sera mise à la charge de chaque débiteur du Fonds, il va de soi que leur décision obéit avant tout à un impératif puissant qui prend la forme d'un choix de politique économique.

Cette part est donc le reflet des facultés contributives de chaque débiteur du Fonds, différentes par définition selon les débiteurs et suivant les époques.

Loin d'être une donnée imposée et quasi fatale, la part de chaque débiteur du Fonds sera une notion tenant compte essentiellement des réalités sociales et économiques.

Nous sommes en présence d'une règle véritablement fondamentale de la vie sociale.

Aussi qu'il nous suffise de préciser que le système béninois d'indemnisation des "victimes-malchanceuses" d'accidents de circulation ne sera viable que s'il demeure dans les limites de la pression supportable par le corps social.

Ce qui rentre parfaitement d'ailleurs dans le droit fil des objectifs de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances, organisation africaine par excellence chargée de manière générale de l'étude de toute question et dans tous les domaines intéressant l'assurance.

B) Les objectifs de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances

La convention de coopération des Etats Africains en matière de contrôle des Entreprises et opérations d'assurances du 27 Juillet 1962 qui a créé la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances, définit en son Article 1er les objectifs que poursuit la Conférence.

L'alinéa 1er dispose : "les Etats signataires s'engagent à poursuivre la politique d'harmonisation des dispositions législatives et réglementaires relatives aux règles techniques applicables aux opérations d'assurances et les règles de contrôle applicables aux Organismes pratiquant des opérations d'assurance sur leur territoire."

Parler d'une harmonisation des dispositions législatives suppose l'élaboration de législations nationales par les différents Etats (1) qui doivent éviter d'appliquer purement et simplement des dispositions

(1) Le CAMEROUN a une législation nationale des Assurances.

législatives étrangères. En effet il ne peut avoir harmonisation d'une même législation appliquée par tous les pays ou plusieurs pays à la fois. Chaque Etat a donc comme devoir d'élaborer sa propre législation en tenant compte des facteurs socio-économiques de son pays, paramètres de toute construction juridique.

Paragraphe 2 La présentation du projet de réglementation du Fonds

A) Le but de la réglementation

Le but de la réglementation est avant tout d'aider les "victimes-malchanceuses" d'accidents de circulation à surmonter les conséquences dramatiques du risque majeur que constitue le risque automobile.

B) La réglementation proprement dite du Fonds

Elle concerne tout ce qui a trait à l'objet, la structure administrative, le financement et la gestion du Fonds.

Soulignons cependant que, afin de permettre un fonctionnement correct du système, et compte tenu des sujétions propres au BENIN, un effort de simplification des législations étrangères devra être entrepris.

Toujours dans un souci d'adaptation du Fonds aux réalités nationales, nous avons jugé nécessaire d'assortir les modalités de mise en place et de fonctionnement du système de Fonds de Garantie Automobile de certaines conditions d'efficacité.

SECTION 2 Les conditions d'efficacité

Ces conditions d'efficacité peuvent être recherchées dans deux directions.

Paragraphe 1 La prévention des risques et le contrôle de l'obligation d'assurance

A) La prévention et la moralisation des risques

Au BENIN, la prévention du risque automobile est prévue par le titre V de la Loi N° 65-1 du 4 Mars 1965 qui dispose en son Article 18 Alinéa 1 : "les véhicules soumis à l'obligation d'assurance ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions réglementaires..."

Les autorités compétentes chargées de la vérification de l'état mécanique des véhicules automobiles en association avec les responsables du Service Contrôle des Assurances devraient prendre toutes les mesures appropriées pour que ne puissent circuler que des véhicules en bon état. Les véhicules défectueux étant souvent cause d'accidents très graves, dont la réparation onéreuse influera considérablement sur les charges du Fonds.

Par ailleurs une meilleure formation et information des usagers sur les règles de conduite, de sécurité et d'entretien technique des véhicules et une répression adéquate sont nécessaires.

Quant à la moralisation du risque auto, elle consiste pour la seule Société d'Assurances en place, à associer effectivement les assurés à la gestion du risque auto.

Elle doit appliquer sans complaisance aucune, une politique réelle de moralisation du risque. Le système bonus-malus devrait donc être strictement appliqué.

La clause de bonus est applicable aux assurés qui n'ont pas déclaré de sinistre durant la période d'assurance.

Le malus, c'est-à-dire la majoration de la prime des automobilistes sinistrés, a un effet préventif certain. C'est une mesure juste qui correspond à une donnée technique.

Car autant il est nécessaire d'encourager les bons conducteurs en leur accordant des faveurs méritées, autant il est important de faire pression sur les mauvais assurés afin de les inciter à plus de prudence et d'attention. Pour ce faire, il faut aménager un malus suffisamment énergique pour exercer un effet dissuasif certain sur les mauvais conducteurs.

A la limite, des majorations pourraient être prévues pour sanctionner l'inexpérience des conducteurs de moins d'un certain âge dont la jeunesse et le goût du risque constituent assurément une cause d'aggravation des accidents.

"Devant l'aggravation des périls de la route, ... N'est-il pas nécessaire dans un souci de prévention, de responsabilisation des auteurs d'accidents d'imaginer un système de participation de ceux-ci aux bon et mauvais sort de leur contrat ?" (1)

(1) Mr. TETY, alors Ministre TOGOLAIS des Finances au cours d'un colloque sur l'assurance auto à LOME, Octobre 1979, Revue I I A Spécial 1979.

Moraliser les risques devient donc un choix impossible quand un risque est socialisé.

B) Le contrôle de l'obligation d'assurance

" Le besoin de sécurité et de prévoyance est universel. Je crois même qu'on peut dire que la sécurité est un droit naturel de l'homme. Mr. BOILEAU disait en FRANCE :

Contre les coups du sort,
songe à te prémunir et loin
dans le présent, regarde
l'avenir" (1).

La sécurité, chose nécessaire donc à tout homme, n'est pas souvent appréciée à sa juste valeur par les conducteurs de véhicules de notre pays : "Il existe invariablement dans les pays de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances(2) une situation de fait qui fait qu'un pourcentage important des véhicules immatriculés ne sont pas couverts par l'assurance obligatoire... D'après certaines estimations, ce pourcentage s'élève jusqu'à 40 % des véhicules immatriculés dans certains pays." (3)

(1) Propos tirés de la Revue "I I A - Assurances" et tenus par Mr. Guy LEVIE au cours d'une Conférence qu'il a prononcée en Janvier et Février 1981 devant les assureurs Ivoiriens à ABIDJAN et les assureurs CAMEROUNAIS à DOUALA sous le patronnage de l'Institut International des Assurances.

(2) dont le BENIN est pays membre fondateur.

(3) Mr. Habib MAKAR, Programme Spécial en Assurances, CNUCED : Revue I I A Spécial 1979.

Nécessité s'impose alors aux pouvoirs publics de notre pays de prendre toutes les dispositions pour réduire au minimum le nombre de véhicules immatriculés non assurés.

En SUISSE et en ALLEMAGNE notamment, les plaques d'immatriculation du véhicule ne sont délivrées par les Autorités de Police que si le détenteur apporte la preuve qu'il est assuré. De même les assureurs sont tenus de signaler auxdites Autorités les contrats qui se trouveraient suspendus ou non renouvelés auquel cas, la police procède dans un délai de 60 jours (pendant lequel le véhicule continue à être garanti) au retrait des plaques d'immatriculation.

Ce système est d'une efficacité totale car il est bien évident qu'on imagine mal qu'un véhicule roulant sans plaque d'immatriculation puisse ne pas être immédiatement remarqué par la police.

En la matière, diverses formules d'application relativement simples peuvent être retenues telles que macarons, décalcomanies apposés sur le pare-brise ; au besoin plaque métallique comportant le nom de la Société d'Assurance et un numéro d'ordre fixée à côté de la plaque d'immatriculation du véhicule.

Ces documents justificatifs seraient délivrés par les assureurs à leurs clients. Ce qui déchargerait les Services Administratifs d'une tâche fastidieuse, et associerait la profession d'une manière active au contrôle de l'obligation d'assurance. Ils ne dispenseraient pas de la

production de l'attestation d'assurance qui, avec les méthodes de contrôle visuel sus-évoquées, assureront un double système de contrôle permettant des recoupements qui devraient éliminer les non-assurés.

Au delà de cet ensemble de mesures visant à la prévention et au contrôle de l'obligation d'assurance, il importe d'insister aussi sur la nécessaire limitation du domaine d'intervention du Fonds.

Paragraphe 2 Limitation du domaine d'intervention du Fonds

Elle concerne aussi bien son champ d'application que les préjudices et victimes ou ayants-droit indemnisables.

A) En ce qui concerne l'étendue de son champ d'application

Pour un début et dans un souci d'allègement des charges du Fonds (1), seront exclus de sa garantie :

- les dommages matériels résultant d'un accident dans lequel est impliqué un véhicule automobile ;
- tous les dommages résultant de la chasse ;
- les victimes assurées auprès de Sociétés d'Assurances défailiantes.

B) En ce qui concerne les préjudices et victimes ou ayants-droit indemnisables

La réparation des préjudices matériels revêt un caractère moins social que l'indemnisation des dommages corporels.

(1) Voir Historique du Fonds de Garantie Automobile en FRANCE, en Annexe II.

A ce titre, le Fonds ne prendra en charge pour un début que l'indemnisation des préjudices corporels .

Car disons-le avec force : réparer les préjudices surtout corporels causés aux "victimes-malchanceuses" d'accidents de circulation est un impératif social élémentaire dans un droit qui prône par dessus tout la valeur de la vie humaine et de l'intégrité corporelle.

Cependant au sein même des préjudices corporels, une sélection des préjudices devra être faite. L'indemnisation visera par priorité :

- le remboursement des frais médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation jusqu'à la consolidation de la victime :

- l'incapacité partielle permanente (I P P) et l'incapacité temporaire totale (I T T)

- le préjudice physiologique

- le préjudice économique

- le préjudice esthétique qui recoupe souvent le préjudice économique.

Exclusion sera faite des préjudices moraux suivants :

- le prétium doloris

- le préjudice d'agrément.

S'agissant des victimes ou ayants-droit indemnisables,

- d'une part il faudra retenir toute personne directement victime pouvant bénéficier des prestations du Fonds quelle que soit sa catégorie sociale.

- d'autre part il ne faudra retenir au décès de la victime que les personnes envers qui elle avait une obligation alimentaire ou celles qui bénéficiaient effectivement de son soutien financier et matériel.

A notre humble avis, ces conditions d'efficacité ont été envisagées car, compte tenu du caractère essentiellement social du Fonds et des exigences sociales et économiques du pays, il ne s'agira pas d'entonner un hymne à la théorie irréaliste et utopique de la réparation totale et automatique de tous les préjudices, mais seulement de "rester dans la course" face à un besoin de sécurité croissant. Nous sommes à une époque où le Droit est pragmatique, quel que soit le stade de l'évolution socio-économique du pays considéré.

Il nous revient à présent après avoir tenté de mettre en relief la nécessaire adaptation du Fonds aux réalités nationales, d'étudier les structures de sa mise en place et de son fonctionnement.

H A P I T R E I I

L'ORGANISATION ET LE FONCTIONNEMENT DU FONDS

L'institution au BENIN d'un système de Fonds de Garantie Automobile devant trouver son fondement dans la politique sociale et économique, doit par ailleurs contribuer à mettre en oeuvre cette politique qui constitue son élément décisif, à l'aide de structures qui lui seront spécifiques.

SECTION 1 La structure administrative et financière du Fonds de Garantie

Nous étudierons successivement les rôles des pouvoirs publics et le financement du Fonds.

Paragraphe 1 Les rôles des pouvoirs publics

A) La nature et le régime juridique du Fonds

Le Fonds de Garantie Automobile doit être un Organisme d'intérêt public dont la gestion sera strictement et exclusivement surveillée par l'Autorité administrative. Il sera doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

, Le Fonds doit être créé par une Loi régulièrement votée.

Son administration et son fonctionnement seront réglés par une législation béninoise des assurances(1).

(1) Voir Supra, références du Fonds de Garantie Automobile au CAMEROUN et en TUNISIE, Page 25

B) L'administration et le contrôle du Fonds

En FRANCE, le Fonds de Garantie Automobile est administré par un Conseil d'Administration groupant les représentants de toutes les Compagnies pratiquant le risque automobile ainsi que des représentants de l'Etat et des usagers.

Les pouvoirs publics en association avec le Service Contrôle des Assurances détermineront le nombre des membres du Conseil d'Administration du Fonds et leur provenance.

Le Fonds sera soumis au contrôle du Ministre des Finances et de l'Economie : un représentant du Gouvernement désigné par le Ministre exercera au nom de ce dernier un contrôle sur l'ensemble de la gestion du Fonds. Il peut assister à toutes les réunions du Conseil ou des Comités qui seraient institués par celui-ci. Il peut se faire présenter tous livres et documents comptables.

Paragraphe 2 Le régime financier du Fonds

Les revenus du Fonds peuvent provenir de deux sources.

A) Les ressources ordinaires du Fonds de Garantie Automobile

Les sources ordinaires d'indemnisation du Fonds sont :

- la contribution de la seule Société d'Assurances dont le pourcentage sera fixé par les pouvoirs publics.

En FRANCE la contribution des Compagnies d'Assurances pratiquant le risque automobile, proportionnelle aux primes émises, est égale à 10 % de la totalité des charges du Fonds de Garantie Automobile.

Au CAMEROUN, seule ressource du Fonds, elle est de 1,75 % des primes émises des Sociétés d'Assurances .

- la contribution des assurés dont le pourcentage sera également fixé par les pouvoirs publics.

En FRANCE elle est de 1,40 % des primes mais depuis le 1er Janvier 1986, elle est portée à 1,90 % des primes (1).

Nous sommes en effet convaincus "qu'à une époque où le besoin de sécurité, voire de tranquillité morale, provoque l'épanouissement des Sociétés d'Assurances, l'ajout à la prime de quelques Francs ne sera sûrement pas ressenti comme une intolérable frustration" (2) par les assurés.

Car comme nous le constatons il y a un choix à faire entre l'immobilisme et le mouvement. Et nous savons qu'il est difficile d'avancer sans bouger !

- la contribution des responsables d'accidents et des organismes dispensés d'assurances

- le produit des amendes perçues à l'occasion des contraventions à l'obligation d'assurance.

(1) Lambert - FAIVRE (Y), Op. Cit. Supra Page 499

(2) Henry MARGEAT, Op. Cit. Supra Page 94.

Les autres recettes du Fonds seront :

- les réalisations de valeurs mobilières et immobilières : le Fonds doit en effet placer l'excédent de ses ressources sur ses dépenses en valeurs mobilières et en immeubles. Il pourra même aliéner des immeubles s'il y trouve profit.

- le produit des placements mobiliers et immobiliers : il s'agit ici des revenus normaux des placements du Fonds, c'est-à-dire les intérêts de ses valeurs mobilières et les loyers de ses immeubles.

- toute autre ressource qui pourrait être attribuée au Fonds de Garantie Automobile : cette formule réserve l'avenir.

En dehors des débiteurs ordinaires du Fonds, il y a un débiteur particulier, l'Etat.

B) La contribution de l'Etat

Il peut s'agir d'une contribution directe ou indirecte.

S'agissant de la contribution directe, elle consiste pour l'Etat à participer au financement du Fonds : "les accidents de la route ne se suppriment pas par décret, mais il y a des solutions. Il faut oser investir dans ce domaine pour sauver des vies humaines et économiser de l'argent." (1)

L'Etat peut aussi solliciter, par l'intermédiaire de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances, l'aide française conformément à l'Accord de Coopération signé le 26 Septembre 1974 entre la

(1) Cf DAHOUN Op. Cit. Supra Page 32.

Conférence et le Gouvernement de la République Française : le Fonds ayant un caractère préventif, l'Article 1er dudit Accord prévoit que la République Française est disposée à apporter à la demande de l'Organisation une assistance dans tout domaine intéressant la prévention.

Quant à la contribution indirecte, elle consiste pour l'Etat à instituer au bénéfice du Fonds, une légère taxe négligeable (un montant de 5 Frs par exemple) sur un bien de consommation courante (les carburants par exemple) dont les produits permettront d'indemniser beaucoup plus aisément ses bénéficiaires. Il serait en effet erroné de considérer comme une hausse du tarif ce qui représente le prix d'un service nouveau.

Les incidences financières du système de Fonds ne nous laissent pas indifférentes, tant elles constituent comme les facteurs socio-économiques des paramètres de la construction juridique.

Toute réflexion sur la question doit pour cela, se préoccuper de ne faire que des propositions permettant de maîtriser le coût de l'indemnisation et d'éviter que celui-ci ne dérive contre le gré de ceux qui assureront la gestion du Fonds. (1)

(1) "Au CAMEROUN, les ressources du Fonds sont en 1983 de 180 000 000 F CFA environ, alors qu'il en faudrait 8 fois plus car de nombreux automobilistes circulent sans assurance. Le rapport du nombre des victimes devant bénéficier des indemnités du Fonds sur le nombre total des assurés est 10 fois plus élevé au CAMEROUN qu'en FRANCE." :

Mr. Amadou KOUROUMA, Directeur de la CICARE.

En quoi consiste alors la gestion du Fonds ou l'indemnisation des victimes ?

SECTION 2 L'indemnisation des victimes

Si pour des raisons essentiellement sociales, le législateur voudrait se pencher sur le cas d'indemnisation de certaines victimes d'accidents de circulation, il ne serait pas permis au premier venu d'en jouir.

Encore faut-il qu'elles remplissent certaines conditions. A quelles conditions les victimes peuvent-elles saisir le Fonds de Garantie Automobile ? Quelles sont leurs obligations envers le Fonds et quels sont les droits et obligations du Fonds lui-même ?

Toutes ces questions qui feront l'objet de développement constituent les matières mêmes de cette section.

Paragraphe 1 La mise en jeu et les bénéficiaires du Fonds

A) La mise en jeu du Fonds de garantie

D'une manière générale la victime qui demande l'intervention du Fonds doit :

1°) - Soit établir contre l'auteur de l'accident une faute caractérisée (Articles 1382 et 1383 du Code Civil)

- soit démontrer qu'elle bénéficie d'une présomption de responsabilité (Article 1384 du Code Civil)

- soit encore prouver qu'elle invoque un contrat de transport de personne à titre gratuit ou à titre onéreux.

2°) prouver l'insolvabilité du responsable de l'accident qui résulte d'une sommation de payer suivie de refus ou demeurée sans effet pendant un délai d'un mois à compter de sa signification.

3°) prouver que l'assureur lui a opposé une exception quelconque lui ayant été notifiée sans délai par lettre recommandée avec demande d'avis de réception.

Il convient à cet effet de préciser que l'assureur a également le devoir d'informer le Fonds de Garantie Automobile de toute exception opposée à la victime par le même moyen. Celui-ci qui dispose de la possibilité de contester le bien fondé de l'exception soulevée par l'assureur, doit le faire dans un bref délai.

B) Les bénéficiaires du Fonds

Plusieurs conditions existent en la matière. Certaines d'entre elles traduisent un choix dans la protection des victimes. D'autres découlent de l'objet même de l'institution.

1ère Condition : Quant aux victimes

1°) La victime doit justifier qu'elle est béninoise ou qu'elle réside au BENIN ou que son pays a conclu avec le BENIN un accord de réciprocité

2°) Seuls la victime garantie dans le cadre de l'assurance automobile obligatoire ou ses :

ayants-droit peuvent jouir des prestations du Fonds (1).

2ème Condition : Quant aux responsables d'accidents

L'auteur responsable de l'accident doit être :

1°) inconnu notamment s'il s'est enfui après l'accident ; la victime doit alors établir la preuve de la responsabilité de cet inconnu.

2°) ou connu mais non assuré : la victime peut dans ce cas transiger directement avec le Fonds mais l'insolvabilité totale ou partielle du responsable doit être établie par une mise en demeure faite par exploit d'huissier restée sans effet pendant un mois.

3°) ou connu, apparemment assuré, mais l'assureur peut invoquer l'une des exceptions opposables à la victime.

3ème Condition : Quant aux véhicules

Les bénéficiaires du Fonds sont ceux, victimes d'accidents dans lesquels sont impliqués un ou plusieurs

(1) Extension pourra être faite aux :

- parents et alliés du conducteur, du gardien ou du propriétaire du véhicule
- représentants légaux de la personne morale propriétaire du véhicule
- personnes transportées de bonne foi dans le véhicule volé

Mais seront exclus

- le conducteur, propriétaire et gardien du véhicule
- les complices du voleur et les personnes transportées de mauvaise foi dans le véhicule volé
- les auteurs d'accidents volontaires

véhicules soumis à l'obligation d'assurance. . .

4ème Condition : Quant aux accidents

Le Fonds n'intervient que pour les accidents causés par les véhicules ayant leur stationnement habituel au BENIN lorsque ces accidents ont lieu au BENIN.

5ème Condition : Quant aux dommages

En l'espèce, il s'agit des dommages corporels. Et l'indemnisation sera faite sans limitation de somme.

Plusieurs voies convergentes peuvent être envisagées afin de permettre au Fonds d'être plus précocement informé des affaires dans lesquelles il peut être intéressé.

Ces informations peuvent venir :

1°) des agents des Forces de Sécurité Publique qui doivent transmettre au Fonds un exemplaire de leurs procès-verbaux ou rapports relatifs aux accidents pouvant donner lieu à son intervention et indiquer dans ces procès-verbaux ou rapports si l'auteur de l'accident est assuré ou non. Si oui, relever le numéro de la police d'assurance.

Si l'auteur de l'accident est inconnu, mention doit être faite expressément de cette circonstance.

2°) des auteurs responsables d'accidents non assurés

3°) des victimes d'accidents tenues d'adresser leur demande au Fonds, dans les formes et délais voulus et de l'aviser en cas de constitution de partie civile ou d'instance judiciaire formulée contre le responsable selon les modalités prévues.

4°) des tiers : toute personne de bonne foi ayant eu connaissance d'un accident donnant lieu à l'intervention du Fonds a le devoir de saisir ce dernier

5°) des assureurs : l'existence d'une attestation d'assurance au terme de la Loi n'est qu'une présomption. Elle laisse présumer que l'obligation d'assurance a été satisfaite, elle n'implique pas une obligation de garantie à la charge de l'assureur.

De bonne ou de mauvaise foi, l'auteur d'un accident peut indiquer aux agents des Forces de Sécurité Publique, des renseignements erronés.

Il est donc indispensable de prévoir une nouvelle source d'information : l'assureur.

Paragraphe 2 Les modes de fixation de l'indemnité et les droits du Fonds

A) Les modes de fixation de l'indemnité

Les indemnités doivent résulter soit d'une décision judiciaire exécutoire, soit d'une transaction.

Dans le premier cas, il importe de préciser que le Fonds n'est ni une caution ni un assureur. Il supporte seulement dans un intérêt de paix sociale, des indemnités qui auraient dû être réglées par le seul auteur de l'accident. Sa charge ne s'identifie pas avec celle de l'auteur responsable car elle est souvent moins lourde, lorsque le préjudice a été déjà réglé en partie.

Dans le second cas, les indemnités peuvent résulter ou d'une transaction entre la victime et l'auteur d'accident, transaction ayant reçu l'assentiment

du Fonds ; ou d'une transaction directe entre le Fonds et la victime. En effet le Fonds une fois saisi, est tenu de présenter dans un certain délai maximum à compter du jour où il a reçu les éléments justifiant son intervention pour un accident, une offre d'indemnité à la victime. En cas de décès de la victime, l'offre est faite à ses héritiers, et s'il y a lieu, à son conjoint. L'offre comprend tous les éléments indemnifiables du préjudice. Elle peut avoir un caractère provisionnel lorsque le Fonds n'a pas dans un certain délai du jour où il a été saisi de l'accident, été informé de la consolidation de l'état de la victime.

L'offre définitive d'indemnisation devant être faite dans un délai maximum suivant la date à laquelle le Fonds a été informé de cette consolidation. La transaction qui peut intervenir entre le Fonds et la victime est opposable à l'auteur des dommages.

Le Fonds n'indemniserait que la victime ou ses ayants-droit, ceux-là seuls que le législateur a entendu protéger. Ces créanciers du Fonds ne peuvent du reste prétendre qu'à la réparation de la partie de leur préjudice dont ils n'auront pu obtenir l'indemnisation par une personne physique ou morale autre que l'auteur non assuré ou inconnu de l'accident. "Le Fonds de Garantie ne prend en charge que le complément."

B) Les prérogatives du Fonds de Garantie Automobile

Le Fonds a un droit d'intervention dans les instances qui l'intéressent et un droit de recours contre l'auteur de l'accident.

En effet le Fonds de Garantie Automobile dispose d'un droit d'intervention volontaire dans les instances engagées entre la victime et l'auteur présumé, même

devant les juridictions répressives. Même agissant seul, il possède le droit de faire appel d'un jugement qui lui semble critiquable ou d'introduire contre celui-ci un pourvoi en cassation. Pour cela, obligation est faite aux victimes de l'informer des demandes judiciaires formées contre les auteurs d'accidents.

Ainsi le Fonds pourra user de toutes les voies de recours, pour notamment contester le principe ou le montant de l'indemnité réclamée par la victime.

Le Fonds dispose par ailleurs d'un droit de recours souvent illusoire contre les auteurs d'accidents. Le Fonds lui-même ou par l'intermédiaire de la Société Nationale d'Assurances et de Réassurance est subrogé par le paiement dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident, connue mais non assurée ou non garantie et insolvable.

Mais il est important de préciser que cette dernière n'est pas pour autant incapable de rembourser par acomptes correspondant à ses revenus au Fonds, l'indemnité due à la victime. Le Fonds a en outre droit à une indemnité forfaitaire pour frais de recouvrement. Il possède également un recours contre le ou les co-auteurs responsables du dommage selon les règles habituelles en raison du caractère subsidiaire de son intervention.

Signalons tout de même qu'il faut s'armer de patience pour obtenir un fonctionnement correct du système : "En tout cas, c'est surtout par des efforts continus que

le résultat a été atteint..." (1) et ne pas se laisser abattre par ceux qui sous n'importe quel prétexte, ne cesseront d'apporter des critiques destructrices et qui rechercheraient soi-disant le système idéal (2).

Il ne faut pas oublier que dans notre monde imparfait, toute suggestion qui améliore une situation par rapport au statu quo est un pas en avant.

Nous espérons que nos suggestions rencontreront un écho favorable auprès de tous ceux qui auront la charge de la mise en place du système béninois de Fonds de Garantie Automobile.

(1) BEDOUR (J), Op. Cit. Supra Page 830

(2) Voir dans l'historique du Fonds de Garantie Automobile en FRANCE et les modifications apportées par la Loi Badinter, l'évolution du Fonds en FRANCE (en Annexe II).

CONCLUSION

ENERALE

-o-o-o-o-o-

Si nous avons tenu à souligner les insuffisances du système actuel de réparation des dommages en assurance de Responsabilité Civile Automobile, ce n'est pas pour démoraliser le secteur, mais c'est pour que nous prenions conscience ensemble de l'effort que nous avons à mener dans le domaine.

Nous avons laissé de côté, car la question déborderait du cadre de notre thème, l'indemnisation en général de toutes les victimes d'accidents de circulation.

La réforme d'un système de meilleure protection de ces victimes mérite de faire l'objet d'une étude particulière et approfondie (1). Ce n'est point ici notre propos.

Nous voulons simplement souligner dans notre étude uniquement sous l'angle du droit commun de la théorie de la responsabilité et de la garantie, les insuffisances des mécanismes juridiques en assurance de Responsabilité Civile Automobile et rechercher une solution pour atténuer ces insuffisances compte tenu des réalités de notre pays.

En effet, nous savons que l'humanité est en marche, et que cette marche ne se déroule pas à la même cadence : l'évolution se fait par niveau de conscience.

(1) Voir les différents essais d'étude en FRANCE et au BENIN la constitution d'un Comité Ad'hoc chargé de l'étude d'une meilleure protection des victimes d'accidents corporels.

Cependant "DANIEL HALEVY nous a expliqué au début de ce siècle que l'Histoire était en accélération". (1)

Aussi faut-il que les professionnels de l'assurance au BENIN accélèrent autant le développement de la réparation sociale et qu'ils ne se cramponnent plus au cas par cas à la notion traditionnelle d'assurance et de garantie.

Paraphrasant le professeur MAURICE PICARD, nous dirons que le problème qu'il s'agit de résoudre ici est un problème de risque social pour lequel il serait vain de s'adresser à la théorie de l'assurance et de la garantie.

Ceci ne voudrait nullement dire que l'assurance Responsabilité Civile Automobile est immorale en ce que sa finalité consiste à indemniser aussi les victimes d'accidents causés par des assurés négligents, des assurables incons-cients.

L'objectif que nous visons est le suivant : il s'agit de mettre au point une formule tenant compte :

- du caractère compréhensif de la jurisprudence actuelle à l'égard des victimes d'accidents.

- du fait que la prime doit être utilisée à des fins essentiellement sociales.

- du niveau au demeurant presque nul de la réparation

(1) Henry MARGEAT, op. cit. supra Page 91.

octroyée par les organismes sociaux au BENIN.

En d'autres termes, l'assurance doit rester dans le cadre de sa vocation et de son devoir d'état : la réparation intelligemment distribuée, au meilleur prix, et avec fiabilité.

A elle de limiter les insuffisances des mécanismes juridiques, et non d'en aggraver les conséquences.

L'on peut se poser la question de savoir si les professionnels de l'assurance sont des philanthropes aux frais des assurés ou assurables négligents, inconscients. L'objection est sérieuse et mérite explication. Les suggestions faites sont avant tout d'essence pragmatique ; elles trouvent leur origine dans un constat : le nombre de plus en plus élevé des "victimes - malchanceuses" d'accidents d'automobile qui évolue à la même cadence que celui des véhicules immatriculés non assurés (1).

Il serait donc souhaitable de faire un pas vers une meilleure protection desdites victimes.

Puissent cependant ceux qui ont la charge d'apprécier l'opportunité de la création d'un système béninois de Fonds de Garantie Automobile, réussir à accorder une importance aux quelques lignes que nous venons d'écrire et poser par conséquent, un acte concret qui doit se traduire nécessairement par la création du Fonds en attendant la possibilité d'une indemnisation générale de toutes les victimes d'accidents de route, compte tenu

(1) L'augmentation chaque année du nombre de véhicules immatriculés entraîne celle du nombre de véhicules immatriculés non assurés et par conséquent celle du nombre des "victimes - malchanceuses" d'accidents d'auto.

de la dimension sociale de l'assurance automobile, de la responsabilité des assureurs et des intérêts du secteur des assurances.

Une telle suggestion suscitera sans aucun doute beaucoup de réactions.

Mais faut-il chercher nécessairement à prendre d'abord l'exemple sur beaucoup d'autres pays africains estimés "plus développés" ?

Ou faut-il puiser l'ardeur de monter dans la crainte de descendre eu égard à l'important problème des "victimes - malchanceuses" d'accidents de la route ?

Telle est la véritable question. La réponse est affaire de réalisme, non d'humeur ou de sentiment.

Sans imagination créatrice, sans logistique adaptée, un système béninois de Fonds de Garantie Automobile ne verra jamais le jour dans notre pays. Il suffit pour en être convaincu d'ouvrir les yeux sur ce qui se passe autour de nous.

Aujourd'hui tout reste encore possible : le succès comme l'échec.

||-) ||/ ||/ E)-(E J

///-) /)/ /)/ E)-(E I .

-o-o-o-o-

PROJET DE REGLEMENTATION DU FONDS

Le présent texte à la différence d'un projet de loi portant création du Fonds ou de Décret fixant ses statuts, n'est qu'un simple projet de réglementation.

Nous ne prétendons pas mettre à la disposition de ceux qui auront la charge de la mise en place d'un Fonds de Garantie Automobile au BENIN, un "guide pratique". Il s'agit pour nous, de ne pas nous limiter seulement à une étude sur la création du Fonds, mais de faire également l'ébauche de quelques dispositions réglementaires le concernant.

Nos lecteurs seront déçus par les insuffisances de notre tentative. Cela résulte de notre inexpérience et des difficultés que nous avons rencontrées dans la collecte des documents.

ARTICLE 1 : Les présentes dispositions s'appliqueront à la garantie Responsabilité Civile Automobile par laquelle le Fonds de Garantie Automobile s'engagera moyennant le versement préalable et régulier à lui par les débiteurs du Fonds de leurs cotisations respectives et fixées d'avance, à fournir aux victimes d'un accident de circulation causé par des auteurs inconnus, non assurés et insolvables, non garantis, une réparation prompte et équitable de leurs préjudices qui entreront dans le champ d'application dudit Fonds.

ARTICLE 2. : Pour l'application des présentes dispositions, le Fonds interviendra pour tous les dommages corporels dans lesquels seront impliqués les véhicules terrestres à moteur soumis à l'obligation d'assurance.

ARTICLE 3. : Le fait générateur de l'indemnité sera un préjudice corporel entraînant une incapacité temporaire totale au moins égale à dix (10) jours ou une incapacité permanente partielle quelconque.

ARTICLE 4. : Les pouvoirs publics accorderont au Fonds de Garantie Automobile une autonomie administrative suffisante pour accroître son efficacité.

ARTICLE 5. : Les statuts du Fonds seront approuvés par Décret pris sur rapport du Ministre des Finances et de l'Economie.

ARTICLE 6. : Un règlement intérieur, soumis au visa du Ministre des Finances et de l'Economie avant application, fixera les rapports du Fonds et de la seule Société d'Assurances, notamment :

- les modalités de participation de la Société dans les instances et les recours pour le compte du Fonds
- l'obligation pour la Société de dénoncer au Fonds les contrats suspendus (pour causes diverses)
- l'obligation pour la Compagnie d'informer le Fonds de Garantie Automobile des accidents pour lesquels elle entend invoquer une exception quelconque.

ARTICLE 7. : La date à laquelle débiteront effectivement les activités du Fonds sera fixée par Décret pris après avis du Ministre des Finances et de l'Economie.

ARTICLE 8. : Pour permettre d'assurer la trésorerie du Fonds, il sera requis au départ un minimum de capital (acomptes à verser par les débiteurs du Fonds) dont le montant sera fixé par les statuts.

ARTICLE 9. : La victime ne sera à aucun titre appelée à participer au financement du Fonds de Garantie Automobile.

Pour cela sera nulle, toute disposition stipulant que la victime sera tenue de verser au Fonds une fraction quelconque de l'indemnité qui lui serait allouée au titre d'un accident donnant lieu à son intervention.

ARTICLE 10. : Le Fonds de Garantie Automobile peut prévoir une procédure arbitrale pour décider de l'attitude à adopter en cas de divergence d'opinions entre la victime et le Fonds.

ARTICLE 11. : Un exemplaire de tout procès-verbal ou rapport relatif à un accident corporel causé par un auteur inconnu, non assuré, ou qui paraîtra insuffisamment assuré sera transmis dans un délai fixé, au Fonds de Garantie Automobile par les services de police et de gendarmerie.

ARTICLE 12. : Le Fonds sera autorisé lorsqu'il sera cité dans une affaire à prendre une mesure conservatoire lui permettant de s'opposer à la vente du véhicule de l'auteur de l'accident tant que son insolvabilité ne sera pas prouvée.

ARTICLE 13. : Le droit d'appeler le Fonds de Garantie Automobile en justice sera réservé exclusivement aux victimes et leurs ayants-droit dans les deux cas limitatifs suivants :

//-) //)// //)// E)-(E II

-o-o-o-o-o-o-o-o-

HISTORIQUE DU FONDS DE GARANTIE AUTOMOBILE EN
FRANCE

En FRANCE, le souci de protéger les victimes d'accidents a conduit le législateur à rendre obligatoire l'assurance de responsabilité des automobilistes.

Mais cette protection a été d'abord instituée par une autre voie.

En effet c'est à la suite d'une longue campagne qui avait tendu à imposer l'assurance de Responsabilité Civile aux automobilistes que la création d'un Fonds de Garantie Automobile a été envisagée. Le principe en a été posé par la loi de finances N° 51 - 1508 du 31 Décembre 1951.

Aussi, avant que l'obligation d'assurance ne soit imposée (à l'époque les assurances obligatoires étaient considérées comme n'étant guère à la mode), les pouvoirs publics ont créé par l'ARTICLE 15 de la loi du 31 Décembre 1951, le Fonds de Garantie Automobile destiné à indemniser les victimes d'accidents corporels causés par des responsables inconnus ou non assurés et insolvables, ou garantis par des assureurs insolvables.

Un règlement d'administration publique du 30 JUIN 1952 (Journal Officiel du 3 Juillet 1952) a fixé les modalités d'application, tandis que les statuts du Fonds étaient approuvés par un décret du 8 Août 1952 et qu'un règlement intérieur du 17 Novembre 1952 en déterminait les conditions de fonctionnement.

Ce régime initial fut profondément remanié par la législation sur l'assurance automobile obligatoire, dans le double but d'harmoniser l'ensemble du système et de mettre fin à certaines discussions que les textes antérieurs avaient soulevées (ARTICLE 15 de la loi du 31 Décembre 1951 modifiée et complétée par les deux décrets d'application du 16 Mars 1959).

Une dernière réforme lui a été apportée par la loi du 11 Juillet 1966 et ses textes d'application qui ont étendu la compétence du Fonds aux accidents de chasse et par la loi du 30 Novembre 1966.

Depuis le décret du 23 Juin 1967, la garantie du Fonds jusque là traditionnellement limitée aux dommages corporels, a été étendue aux dommages matériels lorsque l'auteur du dommage est identifié (mais non assuré) et insolvable.

Les statuts du Fonds ont été modifiés par décret du 22 Novembre 1968.

Par la suite, le champ d'intervention du Fonds a été étendu par la loi du 7 Juin 1977 à toutes les victimes d'accidents résultant de la circulation sur le sol (accidents causés par des cyclistes ou des animaux par exemple) avec pour conditions non identification ou non assurance et insolvabilité du responsable. Le décret du 14 Janvier 1981 fixe les modalités d'application de ces nouvelles dispositions, modifiées par le décret du 9 Juin 1983.

Enfin, la loi Badinter du 5 Juillet 1985 a apporté des améliorations au fonctionnement du Fonds de Garantie (au profit des victimes) notamment par une simplification des procédures.

/// -) I B L I O G R A P H I E

I OUVRAGES GENERAUX

- 1°) BARROUX (J) et DESSAL (R) : "L'Assurance"
PUF 1983 Collection Que Sais-Je ?
- 2°) LAMBERT-FAIVRE (Y) : "Droit des Assurances"
1985 DALLOZ 5ème Edition.

II OUVRAGES SPECIALISES

- 1°) BEDOUR (J) : "Précis des accidents d'automobile" 1977 L'ARGUS 6ème Edition
- 2°) BERR (C.J), GROUDEL (H) et JOUBERT-SUPIOT (C)
"Circulation Indemnisation des victimes"
1981 Editions Sirey
- 3°) CHASLES (B) et TRIBONDEAU (D) : "Les garanties
du contrat d'assurance automobile" 1976,
L'ARGUS
- 4°) COCRAL (F) et DE RIED MATTEN (L) : "La responsabilité du fait de l'usage de tous véhicules terrestres et le contrat d'assurance "
4ème Edition
- 5°) PICARD (M) et BESSON (A) : "Les Assurances
Terrestres en Droit Français" 1975 Tome
Premier, 4ème Edition.

III MEMOIRES ET RAPPORTS

- 1°) ADIMI (F) : "Le Règlement des sinistres et ses
problèmes dans la branche automobile au
DAHOMEY" I I A 1974 - 1975

- 2°) TAKIN (E) : "Le règlement pécuniaire des préjudices causés par l'automobile"
CEFAP 1980 - 1981
- 3°) DAHOUN (D.B.) : "Rapport de Stage" I N E
1983 - 1984
- 4°) Rapport d'Activités de la SO.N.A.R. pendant la période du 11 Février 1978 au 31 Décembre 1985.

IV ARTICLES SPECIALISES ET COURS

- 1°) CODJOVI (J.J.) : "L'Assurance Automobile en Péril" 1980 N°1 : OCTOBRE, NOVEMBRE et DECEMBRE de la Revue Béninoise des Sciences Juridiques et Administratives (RBSJA)
- 2°) Cours polycopié sur l'assurance automobile de Mr. MOSTEFAI, professeur au CHEA - 1982.

V JOURNAUX ET REVUES

- 1°) L'ARGUS : 1977 - 1985
- 2°) "Afrique - Assurances" et "CICA - Assurances".

VI TEXTES

- 1°) COURTIEU (G) et CROQUEZ (G) : "Code des Assurances" 1981 L'ARGUS, 3ème Edition annotée, revue et augmentée
- 2°) Police d'Assurance Automobile en vigueur à la SO.N.A.R.

- 3°) Projet de Loi N° 61 de 1961 relatif à la création d'un Fonds de Garantie Automobile au BENIN (ex DAHOMEY), projet élaboré par le Directeur des Impôts d'alors.
- 4°) Projet de décret N° 61 de 1961 fixant les modalités de fonctionnement et de financement du Fonds de Garantie Automobile.
- 5°) Projet de Loi Badinter tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation du 18 Octobre 1984, et voté le 5 Juillet 1985.
- 6°) Loi N° 65 - 1 du 4 Mars 1965 portant obligation d'assurance automobile au BENIN (ex DAHOMEY).

TABLE DES MATIERES

-o-o-o-o-o-

	<u>PAGES</u>
<u>INTRODUCTION GENERALE</u>	1
<u>PREMIERE PARTIE</u> : La mise en oeuvre d'un système béninois de Fonds de Garantie Automobile : une nécessité	6
<u>CHAPITRE I</u> Les insuffisances du système actuel de la réparation des dommages en assurance de Responsabilité Civile Automobile	8
<u>SECTION 1</u> Les insuffisances relatives à l'éten- due de la réparation par les assureurs . au) BENIN	10
<u>PARAGRAPHE 1</u> Les exclusions de Garantie	10
A) Les exclusions de droit	10
B) Les exclusions conventionnelles autorisées	14
<u>PARAGRAPHE 2</u> Les exceptions opposables aux victimes	15
A) 1ère Catégorie d'exceptions	15
B) 2ème Catégorie d'exceptions	16
<u>SECTION 2</u> Les insuffisances liées à l'absence de réparation automatique pour tous de la part des Organismes sociaux au BENIN	19

PAGES

<u>PARAGRAPHE 1</u> Les prestations de l'Office Béninois de Sécurité Sociale	19
A) Les différents régimes gérés par l'Office	20
B) Les personnes protégées	21
<u>PARAGRAPHE 2</u> Les prestations des Centres Sociaux au BENIN	22
A) Les Centres Sociaux de la Direction des Affaires Sociales du Ministère du Travail et des Affaires Sociales	22
B) Le Service Social du Centre National Hospitalier et Universitaire	23
<u>CHAPITRE II</u> L'intérêt du Fonds de Garantie Automobile	27
<u>SECTION 1</u> Le risque automobile	27
<u>PARAGRAPHE 1</u> La recrudescence des accidents d'automobile	27
A) Le risque de la circulation	27
B) Les implications sociales	29
<u>PARAGRAPHE 2</u> L'impact du risque auto sur la Société Nationale d'Assurances et de Réassu- rance	30
A) Le poids social du risque auto à la Société Nationale d'Assurances et de Réassu- rance	30
B) L'équilibre financier de la Compagnie.....	35

	<u>PAGES</u>
<u>SECTION 2</u> Les rôles du Fonds	38
<u>PARAGRAPHE 1</u> Un rôle de prévention et de Conseil	38
A) Le rôle de prévention du Fonds	38
B) Le rôle de Conseil	39
<u>PARAGRAPHE 2</u> Un rôle social	41
A) En matière d'indemnisation	41
B) Le rôle du Fonds de Garantie en cas de retrait d'agrément administratif d'une Entreprise d'Assurances	41
<u>DEUXIEME PARTIE</u> Les modalités de mise en place et de fonctionnement d'un système béninois de Fonds de Garantie Automobile	45
<u>CHAPITRE I</u> La nécessité d'adaptation du Fonds aux réalités nationales	47
<u>SECTION 1</u> Le projet de réglementation du Fonds de Garantie Automobile	47
<u>PARAGRAPHE 1</u> Les fondements sociaux et écono- miques	47
A) Les impératifs sociaux et économiques....	47
B) Les objectifs de la Conférence Interna- tionale des Contrôles d'Assurances.....	49
<u>PARAGRAPHE 2</u> La présentation du projet de réglementation du Fonds	50
A) Le but de la réglementation	50
B) La réglementation proprement dite du Fonds	50

	<u>PAGES</u>
<u>SECTION 2</u> Les conditions d'efficacité.....	51
<u>PARAGRAPHE 1</u> La prévention des risques et le contrôle de l'obligation d'assurance	51
A) La prévention et la moralisation des risques	51
B) Le contrôle de l'obligation d'assurance....	53
<u>PARAGRAPHE 2</u> La limitation du domaine d'inter- vention du Fonds	55
A) En ce qui concerne l'étendue de son champ d'application	55
B) En ce qui concerne les préjudices et victimes ou ayants-droit indemnisables.....	55
<u>CHAPITRE II</u> L'organisation et le fonctionnement du Fonds	58
<u>SECTION 1</u> La structure administrative et finan- cière du Fonds de Garantie	58
<u>PARAGRAPHE 1</u> Les rôles des pouvoirs publics.....	58
A) La nature et le régime juridique du Fonds	58
B) L'administration et le contrôle du Fonds	59
<u>PARAGRAPHE 2</u> Le régime financier du Fonds	59
A) Les ressources ordinaires du Fonds	59
B) La contribution de l'Etat	61
<u>SECTION 2</u> L'indemnisation des victimes	63
<u>PARAGRAPHE 1</u> La mise en jeu et les bénéfi- ciaires du Fonds	63

	<u>PAGES</u>
A) La mise en jeu du Fonds de Garantie.....	63
B) Les bénéficiaires du Fonds	64
<u>PARAGRAPHE 2</u> Les modes de fixation de l'indem- nité et les droits du Fonds de Garantie Automo- bile	67
A) Les modes de fixation de l'indemnité.....	67
B) Les prérogatives du Fonds	68
<u>CONCLUSION GENERALE</u>	71

ANNEXES