

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES DE YAOUNDÉ

Cycle Supérieur 6ème Promotion 1982 – 1984

INDEMNISATION DES PREJUDICES CORPORELS ET INCIDENCE

SUR LA GESTION DES COMPAGNIES D'ASSURANCES

**Mémoire de Fin d'Études
préparé en vue de l'obtention du
DIPLOME D'ÉTUDES SUPÉRIEURES D'ASSURANCES DE L'I.I.A.
de Yaoundé**

présenté par :

Mlle YAMEOGO Raynatou

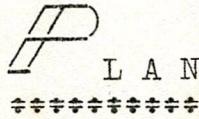
**Juin 1984
B.P. 1575 – Yaoundé**

Sous la direction de

**M. EVOUNA BALLA Philippe
Chef Service Sinistres
AMACAM - YAOUNDE
République du Cameroun**

REMERCIEMENTS

- A Monsieur EVOUNA BALLA Philippe qui a dirigé ce mémoire ;
 - Au Directeur Général de la SNAR-LEYMA et son personnel
 - Au Directeur de l'Institut International des Assurances de Yaoundé et à son personnel ;
 - A Monsieur Jacques BATAILLE, Agent Général SNAR-LEYMA
- A
- A tous ceux qui ont aidé d'une manière ou d'une autre à la réalisation de ce travail.-



INTRODUCTION

Ière PARTIE : LE PREJUDICE CORPOREL ET LE DROIT A L'INDEMNISATION

Chapitre I : L'Accident de la Circulation : Fait Générateur du préjudice corporel

Section 1 : Rappel de la notion d'accident de la circulation

Section 2 : Les préjudices réparables

Chapitre II : L'Exercice du Droit à l'Indemnisation

Section I : Principe et fondement du droit à l'indemnisation

Section II : L'action directe de la victime

IIème PARTIE : IMPACT DES PROBLEMES LIES A L'INDEMNISATION SUR LA GESTION DES SOCIETES D'ASSURANCE

Chapitre I : Problèmes liés à l'environnement

Section I : Les facteurs agissant sur le coût de l'indemnité

Section II : Inadaptation des primes encaissées

Chapitre II : Problèmes liés à la gestion interne

Section I : Au niveau de la gestion administrative

Section II : Au niveau de la gestion technique

Conclusion Générale

I N T R O D U C T I O N

L'assurance automobile aujourd'hui constitue pour les assureurs de nos marchés un grand sujet de préoccupation. A preuve, les nombreux séminaires et colloques qui lui sont consacrés tant sur les plans internes que régionaux.

En effet, autant les émissions de la branche constituent la principale source de production des compagnies (du fait de la loi sur l'obligation d'assurance combinée avec l'importance de l'automobile dans la vie moderne et le grand accroissement des parcs nationaux), autant les charges qui en résultent compromettent dangereusement, non seulement les résultats de cette catégorie, mais encore celui de l'ensemble des portefeuilles.

Les causes de cette situation que les compagnies éprouvent des difficultés à maîtriser sont connues : les charges des sinistres sont sans commune mesure avec les primes encaissées et dont l'insuffisance n'est plus à démontrer, et l'assureur est en ce moment obligé, afin de pouvoir dédommager les victimes des accidents de la circulation de toucher aux primes des autres branches.

Le phénomène est aggravé par les longs délais que peuvent nécessiter les règlements des sinistres automobiles. En effet, à l'occasion d'un accident de la circulation, deux cas de dommages peuvent être observés : les dommages matériels et les dommages corporels. Si les premiers posent relativement moins de problèmes parce que facilement quantifiables quant à leurs coûts, les seconds par contre posent de grandes difficultés.

L'évaluation des provisions pour sinistres à payer est souvent faussée à cause des longs délais observés avant les règlements et surtout des disparités constatées dans le montant des indemnités allouées aux victimes. Partout on s'accorde à dénoncer le mal et il devient urgent de trouver un système d'indemnisation des victimes d'accident d'automobile adapté aux réalités de nos pays.

Aussi, nous nous proposons dans la présente étude d'examiner le difficile contexte dans lequel s'opère le règlement des dommages corporels en mettant en relief les nombreux problèmes inhérents à la gestion tant administrative que technique auxquels sont confrontées les compagnies d'assurances.

Dans la première partie nous traiterons du droit à l'indemnisation des victimes des accidents de la circulation, tandis que la deuxième partie sera réservée aux incidences du système actuel d'indemnisation des préjudices corporels sur les résultats des compagnies d'assurances.

1ère PARTIE

LE PREJUDICE CORPOREL ET LE DROIT A L'INDEMNISATION

Depuis l'antiquité, il est indéniable que celui qui, par son fait cause un dommage le répare. La victime garde toujours son droit à réparation en cas de rupture de son patrimoine.

Différents articles du code civil consacrent ce principe. De l'article 1382 à 1384, on sent aisément le souci du législateur de garantir à la victime le droit à réparation. L'ampleur du phénomène automobile de nos jours fait ressortir toute l'importance de l'article 1384 qui fait peser sur le gardien d'une automobile une présomption de responsabilité très lourde dont il ne peut s'exonérer qu'en prouvant la faute de la victime, la force majeure ou le fait d'un tiers.

En cas d'accident donc, l'auteur responsable ou son assureur indemnise la victime.

Notre propos se limitera essentiellement à la réparation du préjudice corporel. Mais avant même de parler de réparation, nous essaierons d'analyser l'évolution des accidents de la circulation et leur incidence sur la gravité du préjudice corporel.

Chapitre I : L'ACCIDENT DE LA CIRCULATION : FAIT GENERATEUR DU PREJUDICE CORPOREL :

Si l'avènement de l'automobile a résolu de nombreux problèmes, notamment en facilitant le transport des personnes et des biens, son accroissement pose l'important problème des accidents. Ces accidents on le sait, sont de plus en plus nombreux et de plus en plus graves. Les causes sont multiples. Avant de les analyser, il convient de définir la notion même d'accident de la circulation. On analysera dans une deuxième section, les divers préjudices qui naissent à l'occasion d'un accident.

Section 1 : Rappel de la notion d'accident de la circulation :

A - Notion d'accident de la circulation :

L'accident est défini comme "un évènement fortuit, involontaire entraînant des conséquences dommageables". (1)

(1) Précis des accidents d'automobile : Jean BEDOUR et ses collaborateurs
6e édition 1977 - l'Argus.

En assurance de responsabilité civile, l'accident c'est l'évènement dont le véhicule, par le seul fait de sa présence a été un facteur déterminant.

L'obligation d'assurance de responsabilité imposée par le législateur concerne tous les véhicules terrestres à moteur en circulation. Donc, pour que la garantie de l'assureur puisse jouer, il faut que l'accident ait lieu à l'occasion ou au cours de la circulation. On admet qu'un véhicule arrêté sur une voie publique ou même sur une voie privée est en circulation. La notion de circulation est entendue dans son sens le plus large. Un véhicule n'est pas en circulation lorsqu'il sera remis dans un garage privé ou public sur câle, moteur vidangé. Au cours de la circulation, on note une multitude d'accidents. Ces accidents ont des causes diverses qui agissent forcément sur la gravité des dommages corporels.

B - Les causes des accidents de la circulation et leur incidence sur la gravité des préjudices corporels :

On distingue les causes humaines c'est-à-dire celles imputables soit à l'automobiliste, soit à la victime et les causes matérielles liées aux infrastructures et à l'état des véhicules.

- Le comportement des conducteurs est un élément déterminant dans la survenance et l'importance des accidents. On constate généralement que beaucoup de sinistres ont pour causes le non respect du code de la route, l'excès de vitesse, l'inobservation de la priorité, la conduite en état d'ivresse, etc...

Il est évident qu'un accident survenu à la suite d'un excès de vitesse sera beaucoup plus grave qu'un autre où la limitation de vitesse est respectée.

Le penchant immodéré des conducteurs pour l'alcool et les excitants, entraîne de véritables catastrophes. Là où en conduite normale on aurait dû observer des blessés, on déplore de nombreux morts.

Les piétons quant à eux manquent généralement d'éducation pour affronter les dangers de la route. Ils circulent en tous sens sur la chaussée au mépris de leurs droits et obligations. Il faut noter que l'institution de l'assurance automobile obligatoire a apporté un côté négatif en ce qui concerne les causes humaines car il n'est pas rare d'entendre des réflexions du genre "de toutes les façons, je suis

assuré" ou "l'assurance est là pour payer". On note aussi une absence de la peur du gendarme par les chauffeurs. Il est vraiment dommage de voir que même en cas d'infraction grave, les chauffeurs arrivent toujours à "s'arranger" avec les agents de l'ordre. Ce sont les grandes occasions de spéculation pour les agents au mépris du risque qu'ils font ainsi courir à plusieurs vies humaines.

- Les causes matérielles aussi contribuent à aggraver et à accroître les accidents. L'environnement n'a pas été modifié pour tenir compte de l'évolution des conditions de la circulation.

Dans tous les pays de la CICA, l'évolution des parcs automobiles se fait très rapidement. Cette évolution ne suit pas toujours le rythme de construction et d'entretien des routes. En dehors des grandes villes, ces routes sont de simples pistes. Leur étroitesse et leur mauvais état ne permettent pas une circulation aisée. Pendant les saisons des pluies, elles sont tout simplement impraticables. Le nombre des voies bitumées reste encore insuffisant. Mais il convient de noter que l'amélioration du réseau routier qui est réelle dans beaucoup de nos pays, incite les chauffeurs à des excès de vitesse. Les accidents qui s'y produisent même s'ils sont moins fréquents, sont de plus en plus meurtriers.

Il faut aussi signaler l'état des véhicules. Les voitures qui circulent dans nos villes sont souvent des véhicules d'occasion et surtout mal entretenus. Des pneumatiques usagés, des freins défaillants qu'accroissent la surcharge des véhicules sont sources d'accidents.

La solution au problème des accidents mérite réflexion de la part de chacun de nous que nous soyons conducteur, passager, piéton, assureur ou pouvoir public.

Le problème de la limitation de vitesse et de l'état d'ivresse des conducteurs mérite une grande attention.

La surveillance du trafic et du réseau routier doit être accrue dans les villes et sur les principaux axes, car de l'activité du personnel concerné dépend en définitive la sécurité publique sur les routes.

.../...

Laute répression, si peu populaire soit-elle, doit être intensifiée afin de limiter le nombre des accidents dont les infractions au code de la route sont la cause principale. Des actions préventives doivent être mises en oeuvre car le problème de la prévention des accidents de la route est devenu crucial.

La prévention routière, même si elle ne permet pas d'enrayer complètement le mal, peut aider efficacement à en limiter la progression et les conséquences.

Ces conséquences nous l'avons dit, touchent la victime dans son intégrité physique et peuvent lui engendrer de nombreux préjudices.

Section 2 : Les Préjudices Réparables :

Le préjudice corporel est celui qui naît des dommages subis physiquement et moralement par l'individu.

Le préjudice corporel résultant d'un accident peut concerner directement la victime si l'accident ne lui a causé que des blessures, ou ses ayants-droit si elle décède à la suite ou des suites de l'accident

A - Le Préjudice en cas de blessures :

En cas de blessures, la victime intentera elle-même son action. Elle l'intentera pour obtenir la réparation du préjudice direct qu'elle a subi, mais elle peut aussi demander la réparation d'autres chefs de préjudices. Le préjudice en cas de blessures comprend les frais de soins c'est-à-dire les frais médicaux, pharmaceutiques et chirurgicaux, l'incapacité temporaire et l'incapacité permanente. D'autres préjudices accessoires viennent s'y ajouter. Il s'agit principalement du pretium doloris, du préjudice esthétique et du préjudice d'agrément. Il faut signaler qu'il existe une foule d'autres préjudices mais ce sont les trois cités que l'on rencontre couramment.

- Les frais de soins doivent être remboursés intégralement. Généralement l'assureur rembourse à la victime ces frais au vu des factures et des ordonnances qu'elle a payées.

- L'incapacité temporaire de travail ou I.T.T. : elle correspond à la période située entre la date de cessation de l'activité et celle de reprise du travail c'est-à-dire après que la consolidation ait été constatée par un médecin expert. Cette consolidation correspond

à la date qui marque soit la guérison sans séquelles, soit la stabilisation de l'état du blessé. Elle se concrétise par l'octroi d'un pourcentage qui tient compte de la réduction d'activité.

Le médecin expert atteste la durée de l'incapacité dans un certificat médical. Le juge se servira de ce certificat pour fixer les indemnités à verser à la victime.

La réparation de l'incapacité temporaire ne pose généralement pas de problèmes. L'assureur remboursera à la victime les sommes dont elle a été privée du fait de l'accident pendant la durée de son incapacité.

Une victime salariée ne peut demander que la partie des traitements, salaires et indemnités qu'elle n'a pas touché du fait de l'accident.

La détermination de l'indemnité pour les non salariés est un peu plus délicate. Lorsque la victime exerce une activité libérale, commerciale ou agricole, le juge devra exiger la justification de ses revenus par la production des déclarations fiscales antérieures à l'accident.

Lorsque la victime n'exerce aucune activité, par exemple le cas de la femme au foyer, il est souvent fait référence au salaire ^{minimum} inter-professionnel garanti (S.M.I.G.).

- L'incapacité permanente partielle ou I.P.P. : "L'incapacité permanente est la réduction du potentiel physique, psycho-sensoriel ou intellectuel dont reste atteinte une victime".(1) Elle est dite permanente parce qu'il s'agit d'une incapacité dont la victime sera affectée durant son existence entière.

L'incapacité permanente est évaluée au moment de la consolidation. Le taux est fixé lorsque la victime est consolidée c'est-à-dire que les traitements médicaux ne peuvent plus améliorer son état.

En fixant le taux, le médecin authentifie l'indemnité, établit le lien de causalité avec le fait accidentel. Il apprécie l'incapacité résultant de l'infirmité et le chiffre.

(1) Max Le Roy : L'évaluation du préjudice corporel - 7e édition - 1977.

Ces données étant précisées, il reste à évaluer le dommage. Il existe plusieurs méthodes d'évaluation du préjudice découlant de l'I.P.P.

- Il y a la méthode mathématique qui consiste en une multiplication du montant des gains professionnels nets de la victime par le pourcentage d'invalidité et la valeur du franc de rente appréciée selon l'âge de la victime d'après le barème de la caisse de retraites.

Le juge devrait connaître le revenu exact de la personne à indemniser.

On remarque que cette méthode n'est pas très utilisée parce qu'elle aboutit à allouer des ~~dommages-intérêts~~ ~~très élevés~~ à la victime.

- Il y a ensuite la méthode in concreto. Cette méthode consiste à faire une étude complète de la situation exacte de la victime avant et après son accident.

Comme on le voit, cette méthode est celle qui pourrait conduire à des résultats exacts car elle fait de chaque victime, un cas particulier. Mais elle n'est malheureusement pas très utilisée compte tenu de sa complexité et des longueurs qu'elle peut entraîner.

- On note enfin la méthode du calcul au point qui consiste à appliquer un point d'incapacité au taux d'incapacité permanente fixé par l'expert. Le point est une unité de référence qui est obtenue en divisant l'indemnité accordée au titre de l'I.P.P. par le taux d'incapacité. Comme il n'existe aucun barème officiel ni pour la fixation du taux, ni pour l'estimation du point, ce dernier se négocie de façon arbitraire.

L'incapacité permanente est le préjudice le plus important et le plus difficile à cerner dans ses conséquences.

En fait d'indemnisation, il s'agit pour la victime de compenser la perte d'activité résultant pour elle de l'accident. Si l'on peut parler de réparation à propos de l'incapacité temporaire, le terme devient impropre lorsqu'il s'agit de réparer le préjudice résultant d'une incapacité permanente.

Quelle que soit la méthode utilisée, il appartient au juge d'apprécier souverainement le montant du préjudice subi par la victime sans avoir à s'expliquer sur la méthode choisie. Cette façon de faire pose des problèmes que nous examinerons ultérieurement.

- Les préjudices accessoires ou extra-patrimoniaux : Il y a essentiellement le pretium doloris, le préjudice esthétique, le préjudice d'agrément.

Lorsqu'on parle de pretium doloris ou prix de la douleur, il s'agit de compenser pécuniairement les souffrances physiques endurées par la victime du fait de l'accident.

Son **importance** est déterminée par les adjectifs très léger, léger, modéré, moyen, assez important, important, très important, exceptionnel.

Là encore le juge est souverain pour fixer le prix de la douleur selon chaque cas. Normalement, le juge doit tenir compte des indications du médecin expert et considérer que la douleur est la même pour tous.

Le préjudice esthétique est celui qui est subi par la victime lorsque les blessures lui laissent des traces visibles telles que cicatrices, déformations, mutilations.

Le préjudice esthétique aussi est déterminée selon des adjectifs. Le préjudice d'agrément n'est réparé que lorsqu'il est prouvé que la victime ne peut plus s'adonner à certaines activités particulières d'agrément tels que sport, musique, danse, etc...

Outre les blessures, l'accident peut entraîner le décès de la victime.

B - Le Préjudice en cas de décès :

L'accident mortel ouvre aux parents de la victime une action en réparation du préjudice qu'ils ont subi. Ce préjudice peut être matériel et moral.

Le préjudice matériel est celui qui se traduit par une perte évaluable pécuniairement. Il est composé essentiellement du préjudice financier, c'est-à-dire du préjudice subi par ceux aux besoins desquels la victime subvenait.

Les personnes concernées sont généralement celles qui cohabitaient avec la victime ou plus généralement les personnes qui étaient à sa charge avant le décès.

Le préjudice subi par le conjoint, les descendants et les ascendants de la victime est le plus important.

La fixation et l'étendue du dommage matériel est fonction de certains éléments, dont le plus important est le salaire de la victime. Plus il est élevé, plus l'indemnité sera élevée.

Dans la fixation de l'indemnité, le juge tient aussi compte du nombre des ayants-droit et de leurs âges. Un enfant de bas âge aura droit à une indemnité supérieure à celle d'un majeur.

- Le préjudice moral :

L'indemnisation du préjudice moral a été longtemps critiquée en doctrine, mais le fait est désormais acquis et les parents d'une victime d'un accident peuvent prétendre à des dommages-intérêts à ce titre.

Le préjudice moral est l'un des aspects les plus complexes de la réparation des préjudices corporels. C'est un dommage purement subjectif qui est difficilement chiffrable. Son évaluation demeure un problème et généralement le juge fixe le montant de l'indemnité en faisant de chaque cas un cas particulier.

Dans nos pays, on ne distingue même pas le montant payé au titre du préjudice moral parce que le juge fixe les indemnités "toutes causes de préjudices confondus".

L'indemnisation du préjudice moral doit être fonction du lien d'affection qui unissait les ayants-droit à la victime. Le nombre des ayants-droit doit être limité sinon toute personne pourrait profiter d'un décès pour s'enrichir.

Nous terminons à travers ce chapitre l'étude des conséquences d'un accident et de quelques critères d'indemnisation du préjudice corporel. Quelques critères parce que nul ne peut connaître exactement tous les éléments dont le juge tient compte pour fixer le montant d'une indemnité.

Chapitre II - L'EXERCICE DU DROIT A L'INDEMNISATION

La garantie responsabilité civile du contrat d'assurance auto couvre l'assuré contre les conséquences pécuniaires de sa responsabilité par suite de dommages causés aux tiers à l'occasion de la circulation.

Dès que le préjudice est certain et que les responsabilités sont situées, la victime peut exercer son droit à réparation. Ce droit que lui reconnaît la loi ne peut être valablement exercé que si la responsabilité civile de l'auteur de l'accident est engagée sous réserve de la production des justificatifs concernant le montant des indemnités. Mais dès que la victime a une part totale ou partielle à la réalisation du dommage, son indemnisation est réduite ou tout simplement supprimée.

L'exercice du droit à indemnisation n'est pas reconnue à n'importe qui. C'est ainsi que nous verrons sous quelles conditions et par qui l'indemnisation sera demandée (section II). Mais avant, nous aborderons le principe et le fondement du droit à l'indemnisation.

Section 1 : Principe et Fondement du Droit à l'Indemnisation :

Les Etats Africains, en particulier ceux de la CICA ont hérité du système français classique de la réparation du préjudice corporel.

Ce système constitue à l'heure actuelle un brûlant sujet d'actualité. C'est celui du droit commun de la responsabilité civile.

A - Principe et fondement du droit à l'indemnisation :

"Le propre de la responsabilité civile est de rétablir aussi exactement que possible l'équilibre détruit par le dommage et de replacer la victime aux dépens du responsable dans la situation où elle se serait trouvée si l'acte dommageable n'avait pas eu lieu". (1)

Ce principe tant controversé de la réparation intégrale consiste à faire en sorte que la victime obtienne une réparation qui, à défaut d'effacer l'atteinte à son corps, compense le plus exactement possible le dommage subi grâce au versement d'une indemnité.

Il est unanimement admis que le corps humain n'a pas de prix. Dès lors, on se pose la question de savoir comment compenser exactement la perte d'une partie quelconque du corps alors qu'on ne possède aucune base précise.

(1) Max Le Roy : l'évaluation du préjudice corporel : 7e édition - 1979

Là, se retrouve tout l'arbitraire des décisions judiciaires qui allouent trop souvent des indemnités excessives. Ce principe de la réparation intégrale trouve son fondement dans certains articles du code civil et principalement dans l'article 1382 qui stipule : "Tout fait quelconque de l'homme qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer".

On voit donc qu'en plus de la réparation intégrale, le droit commun de la responsabilité fait intervenir la notion de faute. L'auteur du dommage n'est tenu d'indemniser la victime qu'à la condition que sa responsabilité soit établie c'est-à-dire qu'il ait commis une faute. Or la détermination de la faute, donc des responsabilités n'est possible que dans la mesure où on a une connaissance exacte des circonstances de l'accident. Dans nos pays, les services de police et de gendarmerie ne sont pas en mesure de constater avec efficacité les accidents de la route, surtout en dehors des zones urbaines. Il faut aussi signaler que certains procès-verbaux sont complaisants en faveur de la victime, tant qu'on sait que c'est la compagnie d'assurance qui va payer. Ceci est d'autant plus vrai que dans certains pays, lorsqu'il résulte des lésions graves ou le décès d'un accident, la responsabilité de l'auteur est d'emblée retenue.

D'ailleurs la présomption que fait peser sur l'automobiliste l'article 1384 du code civil ne lui ouvre qu'une petite porte d'exonération. Il ne peut en effet s'exonérer qu'en prouvant la force majeure, le fait d'un tiers ou la faute de la victime.

Cette présomption qui pèse sur l'automobiliste est rarement écartée dans nos pays et le préjudice est évaluée non pas en tenant compte de la personne de la victime, de ses gains et revenus, mais en tenant compte de la personne qui va indemniser, généralement la compagnie d'assurance considérée comme la "grosse caisse". D'ailleurs cette évaluation est différente selon que le responsable est assuré ou non.

En tout état de cause, le système de la réparation intégrale basé sur la faute ne satisfait pas dans nos pays. Les compagnies risquent à court terme de fermer leurs portes parce qu'elles ne pourront plus continuer à payer des indemnités de plus en plus fortes. Des solutions doivent donc être trouvées afin de sortir nos compagnies du borbier dans lequel elles s'enlisent lentement mais sûrement.

Mais avant d'en arriver là, voyons qui peut prétendre à l'indemnisation.

B - Le Bénéficiaire du Droit à l'Indemnisation :

La question du bénéficiaire du droit à l'indemnisation ne se pose pratiquement qu'à la suite du décès de la victime directe de l'accident.

Lorsque de l'accident il n'est résulté que des blessures la victime directe dispose d'un droit à être indemnisée. Mais pour qu'elle puisse prétendre à la réparation, il faut qu'elle soit non seulement non fautive, mais encore qu'elle soit considérée comme un tiers par rapport à l'assuré. L'assurance de responsabilité civile est d'ailleurs couramment appelée assurance au tiers parce qu'elle ne joue qu'en faveur des tiers.

On définit généralement le tiers par rapport aux personnes qui ne le sont pas.

La loi définit limitativement les personnes qui ne sont pas des tiers par rapport à l'assuré.

Il s'agit de l'assuré, du préposé lorsqu'il est au service de l'assuré responsable, des représentants légaux d'une personne morale le conjoint de l'assuré, ses ascendants, ses descendants lorsqu'ils sont transportés dans le véhicule assuré.

Mentionnons que toutes ces personnes hors du véhicule acquièrent la qualité de tiers.

Tout le problème se pose au niveau des victimes indirectes, des ayants-droit de la victime qui ont subi un préjudice par ricochet à la suite de sa mort. Quelles sont ces personnes qui en raison de leur qualité peuvent prétendre à une indemnisation ?

Cette délicate question se pose avec beaucoup d'acuité dans nos pays. En effet, les personnes qui peuvent subir un préjudice du fait de la mort de la victime sont nombreuses. En Afrique, il n'est pas rare de voir une seule personne subvenir aux besoins de beaucoup d'autres, que celles-ci vivent ou non avec elle. Faut-il indemniser toutes ces personnes ? Cette importante question sera développée ultérieurement. Mais il ne fait pas de doute que la tendance des juges est d'accorder une indemnisation à tous ceux qui ont subi un préjudice

Le législateur aussi met tout en oeuvre pour garantir à la victime une réparation juste de son préjudice. De la loi sur l'obligation d'assurance de responsabilité civile à celle permettant à la victime une action directe contre l'assureur du responsable, le souci du législateur de protéger la victime se sent aisément.

Section 2 : L'action directe de la victime contre l'assureur :

Cette action est fondée sur la convention passée entre l'assureur et l'assuré. De ce fait, elle ne peut être exercée que dans les seules limites prévues au contrat d'assurance.

L'action directe de la victime découle de l'article 53 de la loi du 13 Juillet 1930 qui stipule : "l'assureur ne peut payer à un autre que le tiers lésé, tout ou partie de la somme due par lui, tant que ce tiers n'a pas été désintéressé jusqu'à concurrence de ladite somme, des conséquences du fait dommageable ayant entraîné la responsabilité de l'assuré".

En vertu de cette action directe, la victime s'adresse directement à l'assureur pour lui réclamer l'indemnité due. Ce privilège accordé à la victime lui permet de poursuivre le débiteur de son débiteur. D'ailleurs, la convention entre l'assureur et l'assuré a pour but de permettre à l'assureur de se substituer à l'assuré pour une éventuelle indemnisation du tiers lésé.

La victime a un droit propre sur l'indemnité. La conséquence c'est l'immobilisation entre les mains de l'assureur de l'indemnité.

Le souci du législateur se justifie dès lors que rien n'empêchait à l'assuré de toucher l'indemnité et de la dissiper au lieu de payer sa dette envers la victime. Par cette action directe, la victime trouve un maximum de protection. D'ailleurs l'assureur ne peut opposer à la victime des exceptions et moyens de défense qu'il pourrait opposer à son assuré. Par exemple une exception fondée sur le défaut de déclaration du sinistre ne saurait être appliquée à la victime dès lors qu'elle trouve sa source dans le contrat d'assurance.

L'assureur après avoir indemnisé la victime peut, par le biais de l'action récursoire se retourner contre l'assuré. Or on n'ignore pas tous les problèmes que l'assureur rencontre pour se faire payer.

Cette action directe de la victime vient sans nul doute augmenter les problèmes déjà importants de l'assureur automobile de responsabilité civile.

Si le législateur a eu le souci de vouloir protéger pleinement et efficacement la victime, il n'en demeure pas moins qu'il a négligé les conséquences d'une telle situation sur les résultats des compagnies d'assurance.

Nous terminons à travers cette première partie, l'étude des accidents de la circulation et du droit à l'indemnisation qu'ils entraînent.

Ce système d'indemnisation est la principale cause du déficit des sociétés d'assurance de nos pays car son impact sur leurs résultats est grand du fait de la prépondérance de l'automobile dans leurs portefeuilles. Ce sera le thème de notre deuxième partie.

2ème PARTIE

IMPACT DES PROBLEMES LIES A L'INDEMNISATION
SUR LA GESTION DES SOCIETES D'ASSURANCE.-

Les différents problèmes posés par l'indemnification de préjudice corporel sont nombreux et différents de par leur nature même. On peut les classer en deux groupes : le premier groupe concerne ceux qui sont liés à l'environnement de l'assureur. Ces problèmes échappent complètement à son contrôle et d'ailleurs on peut dire qu'il les subit. Le deuxième groupe se rapporte à la gestion interne. Les problèmes rencontrés à ce niveau sont étroitement liés et sont la conséquence directe des premiers.

Chapitre I : PROBLEMES LIES A L'ENVIRONNEMENT :

Ces problèmes sont les plus nombreux et les plus importants. Il y a d'une part ceux qui agissent directement sur les indemnités d'assurance et d'autre part ceux afférents aux primes d'assurance.

Section 1 : Les Facteurs agissant sur le coût de l'indemnité :

Ce sont essentiellement tous les éléments qui contribuent à alourdir le coût des indemnités à la charge des compagnies d'assurance. On croit comprendre que dans la fixation des indemnités, le juge tient compte d'un certain nombre d'éléments. On peut citer l'inflation. Le coût de la vie augmentant d'année en année, le niveau de vie de la population doit suivre cette évolution. Or dans nos pays, faute de statistiques fiables, le taux d'inflation n'est pas connu avec certitude. Dès lors on se demande sur quelle base le juge ajuste les indemnités qu'il alloue d'année en année. Généralement, le taux d'accroissement des indemnités est arbitraire et ne suit aucun taux d'inflation.

Les indemnités allouées par les tribunaux sont fantaisistes et quelquefois même scandaleuses. On peut citer à cet effet ce jugement rendu par le Tribunal de première instance de Bafoussam au Cameroun (1) qui a alloué aux ayants-droit d'une victime d'accident, une indemnité de 198 millions 950 CFA, environ 200 millions. En l'espèce il s'agissait d'un chef de village.

(1) jugement n° 573/COR du 22 décembre 1982 - Tribunal de première instance de Bafoussam - Cameroun.

Du fait de la structure élargie de la famille africaine un seul accident peut être l'occasion d'indemniser tout un village. Dans le jugement précité, le nombre des personnes à indemniser s'élevait à 86 soit 37 veuves et 49 enfants.

Mais on note aussi que parfois, même en l'absence d'ayants-droit nombreux, les tribunaux n'hésitent pas à se montrer trop cléments. Un jugement du tribunal de première instance de Yaoundé (Cameroun) (2) a alloué 8 millions 400 pour le décès d'un enfant de cinq ans. Ici il ne s'agit que de la réparation du préjudice moral et on peut penser que c'est à juste titre que certains auteurs qualifient ce préjudice "d'im-moral préjudice moral".

En tout cas, dans l'esprit de la famille africaine ce système de réparation intégrale ne peut se concevoir. Les magistrats s'inspirent des décisions rendues dans d'autres pays beaucoup plus riches. Si on comprend aisément qu'en Occident, les magistrats se permettent d'allouer par exemple 10 millions à une épouse et 8 à un enfant, on comprend aussi qu'il ne saurait en être de même dans nos pays où ces indemnités seraient multipliées par dix et quelquefois même plus.

Ce système conçu pour l'Occident appliqué dans nos pays conduit on le voit, à des situations insoutenables pour nos jeunes sociétés qui ne sont qu'à leur phase d'envol pour la plupart.

Il ne fait plus de doute qu'il devient urgent de trouver un système adapté à nos pays.

Il vaudrait peut-être mieux repenser le problème tel qu'il a été conçu dès son origine, c'est-à-dire revoir la garantie illimitée que donne l'assurance de responsabilité civile.

Il est évident que d'un point de vue social, une couverture illimitée peut sembler souhaitable. Mais une telle garantie entraîne nécessairement une tendance à réclamer des indemnités exagérément élevées. Il serait souhaitable de limiter cette garantie c'est-à-dire fixer un plafond au-delà duquel l'assureur ne sera plus engagé. Ceux qui désireraient avoir une couverture plus importante, pourront souscrire une assurance complémentaire.

En tout cas, diverses solutions ont été proposées et jusqu'à l'heure actuelle, il semble que le problème n'ait pas encore trouvé de dénouement.

(2) Jugement n° 2236/COR du 12 Mars 1983. Tribunal de Première Instance de Yaoundé - Cameroun.--

L'imperfection et l'inadéquation du système actuel n'est plus à démontrer. Mais il faudra avant toute solution, se placer dans un contexte africain.

La solution du problème se trouve entre les mains des pouvoirs publics qui doivent comprendre, que l'institution d'un barème officiel d'indemnisation, pour mettre fin au pouvoir exagérément souverain du juge, s'impose. En attendant, les assureurs peuvent de leur côté mettre tout en oeuvre pour développer et favoriser la transaction amiable. Dans nos sociétés, le soutien moral en cas de malheur est très apprécié et souvent même plus que le soutien matériel. Les assureurs pourront, dès qu'un de leurs assurés aura occasionné un accident, se rendre au chevet de la victime quand celle-ci n'est que blessée. Ils pourront tout de suite se rendre compte de la gravité de son état et commencer à prendre en charge les premiers frais. L'assureur ne pourra certainement pas se rendre au chevet de tout le monde. Les plus gravement atteints seront les principaux concernés.

Lorsque la victime décède, l'assureur prendra en charge spontanément les premiers frais c'est-à-dire les frais funéraires et inviter les ayants-droit à venir le voir ultérieurement. Ils gagneront beaucoup car les parents seront incontestablement touchés par ces gestes de sympathie et ils choisiront une transaction amiable plutôt que d'aller à la justice.

D'ailleurs jusqu'à présent dans certains pays, l'esprit fataliste des gens que favorise la religion constitue un frein à des demandes d'indemnisation. Les gens préféreront la discrétion d'une transaction amiable à un procès public.

Si les indemnités allouées librement par les magistrats posent les problèmes que l'on sait, il existe un autre élément qui, fixé par les pouvoirs publics est aussi inadapté compte tenu du coût des indemnités qu'on ne peut pas maîtriser. Il s'agit des primes d'assurance.

Section 2 : Inadaptation des Primes encaissées :

En assurance, la règle veut que les sinistres soient toujours couverts par les primes encaissées.

Or en assurance automobile obligatoire les primes ne sont pas libres et ne suivent pas toujours le coût de la vie. Les tarifs sont non seulement imposés mais également bloqués pendant de nombreuses

années. Au Niger par exemple, on a observé le gel du tarif de 1967 à 1982 où il y a eu un relèvement de 50 %.

Cette prime qui est ainsi demandée à l'assuré de nombreuses années durant est fixée à partir d'éléments du passé qui eux changent d'année en année. Ces éléments sont : le nombre de sinistres survenus pendant une période considérée, la fréquence de survenance de ces sinistres, le coût moyen des sinistres survenus et réglés et enfin la probabilité théorique de réalisation des sinistres.

Les charges des sinistres augmentent d'année en année alors que les primes restent constantes. L'équilibre souhaité n'est jamais réalisé, car cet équilibre suppose que les primes plus les revenus financiers sont égaux ou supérieurs aux sinistres plus les frais généraux. Si les sinistres connaissent un accroissement rapide, les primes elles connaissent une évolution faible et périodique.

Les pouvoirs publics doivent faire l'effort d'adapter les primes aux sinistres. Il serait préférable d'ajuster les primes d'année en année ou tous les deux ans au lieu de procéder à des relèvements importants souvent de l'ordre de 50 %.

Les pouvoirs publics doivent avoir constamment à l'esprit qu'un tarif bas, insuffisant, met en danger l'équilibre financier de la société. Or en rendant obligatoire l'assurance automobile, il est sous-entendu que les pouvoirs publics se portent garants de la solvabilité des compagnies d'assurance. Cette solvabilité n'est pas acquise à toute épreuve. Les sociétés d'assurance se trouvent confrontées à des problèmes sérieux.

Les tarifs doivent nécessairement suivre l'évolution des sinistres.

L'institution d'un système de bonus-malus aussi s'impose pour une moralisation du risque. Tout conducteur qui présenterait un mauvais profil devrait être soumis à un tarif spécial c'est-à-dire majoré, alors que le bon conducteur se verrait récompensé par une réduction de la prime. Une tarification équitable, qui ferait payer à chacun la prime proportionnelle aux risques qu'il fait courir au groupe des assurés, est souhaitable.

Ces différents éléments complètement indépendants de l'assureur et qui jouent un rôle primordial au niveau de sa gestion ne sont pas les seuls. Il en existe d'autres que l'on retrouve au niveau de la gestion interne et qui contribuent à l'alourdir considérablement.

Chapitre II : PROBLEMES LIES A LA GESTION INTERNE

La **spécificité** de l'assurance automobile impose une surveillance étroite de ce portefeuille par les compagnies d'assurances.

Du fait de l'importance des sinistres dans cette branche, le service sinistres d'une compagnie d'assurance est un endroit très important et nécessite un personnel qualifié, courtois et toujours disponible pour les clients. Une bonne gestion des sinistres est indispensable mais à ce niveau, le personnel est confronté à certains problèmes tant au niveau de la gestion administrative que de la gestion technique.

Section 1 : Au Niveau de la Gestion Administrative :

Le nombre des dossiers corporels d'un service sinistres est très important et augmente d'année en année. En témoigne ce tableau publié par la conférence internationale des contrôles d'assurance des pays africains (C.I.C.A.) Lors de la XIVe session de son assemblée générale à Ouagadougou en Juillet 1983.

PAYS	ACCIDENTS CORPORELS											
	MORTELS						NON MORTELS					
	1977	1978	1979	1977	1978	1979	1977	1978	1979	1977	1978	1979
	Nbre:Acc.	Nbre:Vict	Nbre:Acc.	Nbre:Vict	Nbre:Acc.	Nbre:Vict	Nbre:Acc.	Nbre:Vict	Nbre:Acc.	Nbre:Vict	Nbre:Acc.	Nbre:Vict
Cameroun	394	502	511	622	-	-	1699	3839	1883	5036	-	-
Gabon	-	-	127	147	137	163	-	-	736	1397	649	1201
Sénégal	-	336	-	325	-	-	-	1339	-	3221	-	-

Acc. = Accidents
 Vict. = Victimes.-
 Nbre = Nombre

Bien que ce tableau soit incomplet, on remarque que la croissance des sinistres est continue.

Ces accidents nombreux entraînent des frais généraux importants. Les frais d'acquisition ainsi que les commissions servies aux intermédiaires sont très importants. Les frais de gestion sont lourds et s'étalent sur de nombreuses années. En assurance automobile, le dossier reste en gestion le temps que durera un procès. Les dossiers restent ainsi de nombreuses années sans être archivés.

Au 31 Décembre 1982, les Assurances Mutuelles Agricoles du Cameroun (AMACAM) à Yaoundé, pour ne citer que l'exemple de cette société avaient encore en gestion sept dossiers corporels se rapportant à l'exercice 1971 et plus de deux cents dossiers de même nature se rapportant à l'exercice 1973.

On remarque ainsi que la durée de gestion des dossiers excède généralement dix ans, ce qui comporte beaucoup de contraintes. Les instruments de gestion doivent être fournis en quantité non négligeable.

En droit commun, l'action de la victime se prescrit par trente ans. Il en résulte que même un dossier sinistre qui ne comporte aucune réclamation ne sera archivé qu'après un certain délai relativement long compte tenu de la gravité de l'accident. Le dossier vient ainsi encombrer, surcharger les dossiers déjà existants, d'où la nécessité et même l'obligation d'aménager des clappiers de classement.

Le système de classement doit être conçu de telle sorte qu'il facilite à tout moment la recherche d'un dossier. Mais dans tous les cas, qu'il s'agisse d'un système alphabétique, d'un système numérique ou d'un système combiné, il est coûteux du fait de la gestion manuelle. Mais cette gestion manuelle est une phase par laquelle passent toutes nos sociétés d'assurance avant d'envisager une quelconque mécanisation.

Cette mécanisation bien que rentable à long terme coûte excessivement cher. A titre d'exemple, on peut citer le coût du projet informatique de l'AMACAM qui est estimé à 700 millions CFA.

Au niveau de la gestion technique ce sont des problèmes d'un autre genre que l'assureur rencontre.

.../...

Section 2 : Au Niveau de la Gestion Technique :

C'est la phase de l'instruction technique du dossier. L'assureur vérifie que sa garantie est bien acquise et à partir de ce moment, met en oeuvre toute une procédure afin de remplir ses engagements vis-à-vis de son assuré. Pour cela, l'assureur doit faire face à un certain nombre d'obligations. L'assureur doit entre autres, dès qu'il a connaissance d'un sinistre, "ouvrir" un dossier. Il inscrit le sinistre dans un registre. La tenue de ce registre est imposée par la loi. Dans ce registre doivent être inscrits tous les renseignements concernant l'assuré, la victime et le sinistre.

Une fois le dossier ouvert, l'assureur doit procéder à son évaluation et constituer une provision en vue de payer le sinistre lorsqu'il sera réglé.

L'assureur qui a touché les primes doit pouvoir justifier de l'existence de fonds suffisants pour payer les sinistres.

"La provision pour sinistres à payer est la valeur estimative des dépenses pour sinistres non réglés et pour sinistres réglés restant à payer à la date de l'inventaire et pour sinistres éventuels." (1)

On entend par sinistres réglés, ceux dont l'existence est connue et le coût certain.

Les sinistres à régler sont les sinistres dont l'existence est connue et le coût incertain.

Quant aux sinistres éventuels, ce sont ceux dont l'existence n'est pas connue à la date d'inventaire mais qui doivent être statistiquement pris en compte dans le calcul de la provision.

L'évaluation de la provision pour sinistres à payer est extrêmement complexe dans la mesure où au moment de l'inventaire, l'assureur ne connaît jamais avec certitude le montant de ses dettes envers les assurés et bénéficiaires de contrat. De plus, ne possédant aucune emprise ni sur la détermination des responsabilités, ni sur les indemnités allouées au titre des dommages corporels, il lui sera difficile de déterminer de façon exacte ses dettes.

(1) L'Assurance : Collection de l'Ecole Nationale d'Assurance (ENA) Tome 3

Les longs délais de règlements et la détermination du montant des indemnités laissées à la seule appréciation des juges peuvent renchérir considérablement le coût des indemnités et fausser les évaluations de l'assureur le plus prudent.

Or la loi impose aux sociétés d'assurance d'inscrire au passif de leur bilan des provisions suffisantes pour le règlement intégral de leurs engagements vis-à-vis des assurés et bénéficiaires de contrat. L'assureur dispose de trois méthodes pour l'évaluation des provisions pour sinistres à payer.

Il y a tout d'abord la méthode de base qui est imposée par les législations de la plupart de nos Etats. Cette méthode est dite méthode dossier par dossier. Elle consiste à reprendre un à un tous les dossiers de sinistres et de les évaluer en tenant compte des éléments d'information déjà obtenus, du coût des sinistres analogues réglés dans un passé récent. En cas de décisions judiciaires fixant une indemnité, c'est le montant de cette indemnité qu'il faudra provisionner.

Il y a ensuite la méthode de cadence de règlement : à partir de la cadence de liquidation des sinistres antérieurs, on détermine la charge des sinistres de l'exercice de survenance considéré et on déduit ensuite la provision pour sinistres à payer. On suppose que la politique de règlements des sinistres de la société reste constante. Cette cadence sera projetée sur les exercices comptables suivants.

L'idée de la cadence de règlement c'est de se servir du passé bien connu pour déterminer le présent moins bien connu.

Enfin il y a la méthode du coût moyen : à partir des statistiques les plus récentes, on calcule le coût moyen des sinistres exercice par exercice. Cette méthode n'est valable que si les risques de la catégorie ainsi inventoriée sont suffisamment nombreux. Avec cette méthode, il convient d'actualiser les coûts. La grande difficulté c'est qu'on ne sait quel indice appliquer. C'est pour cette raison que les sociétés utilisent souvent un indice des sinistres réglés.

Les frais de règlement des sinistres c'est-à-dire les honoraires d'expert et les frais judiciaires sont incorporés dans les provisions.

Les sinistres automobile ont une part considérable dans les provisions pour sinistres à payer. Pour l'exercice 1982 les provisions pour sinistres à payer de l'AMACAM concernant les branches élémentaires s'élevaient à 5 502 616 378 CFA (1). Les provisions pour sinistres à payer constituées au titre de la branche automobile représentaient 4 858 818 194 CFA de ce montant. A ce montant, le législateur impose que soit ajouté un chargement de 5 % pour éviter tout risque de sous-évaluation. Ce chargement de 5 % n'est pas négligeable. Ici, il représente 231 372 295 CFA.

Mais malgré tout, l'assureur arrive très rarement à une évaluation juste. Les provisions pour sinistres à payer sont traînées pendant de nombreuses années car l'assureur est obligé de les reconduire tous les ans, compte tenu de la lenteur avec laquelle les décisions interviennent.

Une fois les provisions constituées, l'argent doit être placé.

Les réglementations de nos Etats obligent souvent les assureurs à investir une certaine proportion de leurs avoirs en effets publics à faible taux d'intérêt ou en d'autres valeurs dont le rendement est souvent inférieur au taux d'inflation. Ces placements produisent ainsi des produits financiers dérisoires, de l'ordre de 5 à 6 %. Ces produits financiers faibles ne peuvent pas aider efficacement à garantir la solvabilité des sociétés d'assurances.

Un politique de rendements maximisés contribuerait à améliorer certainement la situation financière des sociétés d'assurances.

Les provisions pour sinistres à payer devraient rapporter un intérêt suffisant pour compenser l'accroissement du coût des sinistres.

(1) Assemblée Générale des sociétaires de l'AMACAM du 30 mars 1983
comptes de l'exercice 1982.-

CONCLUSION GENERALE

A travers cette étude, nous avons voulu, une fois de plus attirer l'attention sur le phénomène crucial des accidents de la circulation et tous les problèmes qu'ils engendrent à savoir les indemnités et leurs effets négatifs sur les résultats des sociétés d'assurances.

Depuis fort longtemps, le constat a été fait et la recherche d'un ordre nouveau s'impose.

L'accident de la circulation résulte du jeu de trois facteurs principaux : le milieu, le véhicule et la personne humaine. Tous ces éléments doivent entrer en ligne de compte pour la recherche d'une solution au problème. Des efforts doivent être entrepris de la part de tous pour essayer de diminuer et de réduire la gravité des accidents.

Les assureurs doivent promouvoir des actions préventives et ceci en collaboration avec les pouvoirs publics.

Des campagnes pourraient être organisées à différents niveaux pour éduquer et sensibiliser les populations. De nombreux moyens sont disponibles : affiches et pancartes publicitaires, panneaux, etc...

Des émissions sur la prévention routière peuvent être passées à la radio et à la télévision. A l'école, des cours de sécurité routière pourront être organisés afin de sensibiliser les jeunes élèves sur les dangers de la circulation.

Les contrevenants au code de la route doivent être sévèrement réprimés. En cas de récidive, il faudrait tout simplement leur retirer le permis de conduire et subordonner sa restitution au passage à nouveau de l'examen du code de la route.

La nécessité d'instaurer un système de bonus-malus nous l'avons dit s'impose.

Les magistrats doivent être sensibilisés aux problèmes que rencontrent les assureurs automobile du fait des indemnités très élevées. Les pouvoirs publics doivent intervenir et les freiner dans leur marche vers des indemnités de plus en plus élevées.

.../...

Mais en attendant, à l'heure actuelle, il faut donner du souffle au système de la réparation intégrale, avant de trouver une solution qui tienne compte des réalités et des besoins de développement de nos pays.

Nous pensons que dans l'immédiat, la seule solution susceptible d'être positive pour les assureurs est la transaction amiable. La transaction amiable permet à l'assureur de faire une économie de temps en l'empêchant de traîner sur de nombreuses années, des dossiers qui alourdissent sa gestion.

Cette transaction amiable, les assureurs doivent la cultiver et la favoriser. Pour cela, il conviendra de multiplier les contacts avec les victimes car un adage bien connu dit que "c'est dans le malheur qu'on reconnaît ses vrais amis".

L'assureur aussi doit tirer profit des avantages que lui offre la loi. Dans la plupart de nos Etats, les assurés ne respectent pas le délai de déclaration des sinistres de cinq jours imposé par la loi. En cas d'abus, l'assureur pourrait être autorisé à refuser sa garantie.

Toutes ces solutions ne donneront à l'assureur qu'un sursis. Les pouvoirs publics doivent agir. Il est encore temps et tout reste possible : la survie ou la disparition des sociétés d'assurances. Cette disparition si elle survient priverait nos Etats d'un important facteur de développement économique./-

BIBLIOGRAPHIE

- 1 - J.P. BAUER
L'assurance automobile - 2e édition 1968
- 2 - J. BEDOUR
Précis des accidents d'Automobile - 6e édition 1977 - l'Argus
- 3 - Collection Ecole Nationale d'Assurances
Tome 2 et 3 - Editeurs 1979
- 4 - Max LEROY
L'Evaluation du préjudice Corporel - 7e édition
- 5 - PICARD et BESSON
Les assurances terrestres en droit français
Tome 1 et 2 - Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
- 6 - Revue Institut International des Assurances de Yaoundé
 - L'indemnisation des préjudices corporels
numéros spéciaux 1 et 2
Yaoundé 12 et 14 Avril 19 76
 - Une assurance automobile plus compatible avec le développement
numéros spéciaux 3 et 4
Lomé 15 et 20 Octobre 1979
- 7 - Mémoires :
 - ADAMAH AKAKPO
 - La réparation des préjudices corporels à travers la jurisprudence togolaise.
 - Mémoire de stage de fin de 1ère année - Cycle Supérieur Institut International des Assurances - Yaoundé 3è promotion

- ALIOUNE NDOUR DIOUF

- La réparation des préjudices corporels face à l'équilibre financier des compagnies d'Assurances
 - Mémoire de stage de fin de lère année -
Cycle Supérieur Institut International des Assurances - Yaoundé
3è promotion.
- 8 - L'assurance automobile dans les pays de la CICA. Problèmes et éléments de solution.
XIVe Session de l'Assemblée générale Ouagadougou Juillet 1983.

TABLE DES MATIERES

	<u>Pages</u>
Plan	
Introduction.....	1
<u>Première Partie</u> : Le préjudice corporel et le droit à l'indemnisation	
<u>Chapitre I</u> : -L'accident de la circulation.....	3
Fait générateur du préjudice corporel.....	3
<u>Section 1</u> : Rappel de la notion d'accident de la circulation	3
A- Notion d'accident de la circulation.....	3
B- Causes des accidents de la circulation et leur incidence sur la gravité des préjudices corporels.....	4
<u>Section 2</u> : Les préjudices réparables.....	6
A- Le préjudice en cas de blessures.....	6
B- Le préjudice en cas de décès.....	9
<u>Chapitre II</u> : L'exercice du droit à l'indemnisation.....	10
<u>Section 1</u> : Principe et fondement du droit à l'indemnisation	11
A- Principe et fondement.....	11
B- Le bénéficiaire du droit à l'indemnisation.....	13
<u>Section 2</u> : L'action directe de la victime contre l'assureur.....	14
<u>Deuxième partie</u> : Impact des problèmes liés à l'indemnisation sur la gestion des sociétés d'assurance	
<u>Chapitre I</u> : Problèmes liés à l'environnement.....	16
<u>Section 1</u> : Facteurs agissant sur le coût de l'indemnité..	16
<u>Section 2</u> : Inadaptation des primes encaissées.....	18
<u>Chapitre II</u> : Problèmes liés à la gestion interne.....	20
<u>Section I</u> : Au niveau de la gestion administrative.....	20
<u>Section 2</u> : Au niveau de la gestion technique.....	22
Conclusion générale.....	25
Bibliographie.....	27