

Mémoire rédigé
par Mr MASSANBA Théophile
En vue de l'obtention du diplôme d'études supérieures
d'assurances
Institut International des Assurances de Yaoundé
3^{ème} Promotion 76 – 78

A S S U R A N C E A U T O M O B I L E
S A N C T I O N S E N T R A I N E E S
P A R L E S U R N O M B R E D E P A S S A G E R S
A U C O N G O

Mémoire rédigé par Mr MASSAMBA Théophile
en vue de l'optention du diplôme d'études supérieures
d'assurances.

Institut International des Assurances
de YAOUNDE

3e promotion 76-78

Malgré l'absence de plans
les aspects importants ont été
abordés avec sérieux.
Les aspects juridiques notamment ont été
circonscrits avec beaucoup de brio.
Cependant, le côté technique a été
quelque peu délaissé.
L'étudiant devrait en outre faire un effort sur son
non bâti en exposé sur des plans dont les parties se
complètent.

quelque légèreté dans
le style

A Maître J. BRUDEY,
Cette Note sur quelques-uns
de nos dossiers.

T. M.

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

Lorsqu'un assuré prend contact avec une compagnie ou un agent d'assurance pour souscrire un contrat d'assurance automobile, il doit déclarer, entre autres circonstances connues de lui de nature à faire apprécier par l'assureur les risques qu'il prend en charge, le nombre de personnes que le véhicule à couvrir peut transporter.

En fait ce nombre correspond presque toujours à celui des places prévues par le constructeur et porté sur la carte grise du véhicule. Mais cela n'enlève rien à l'importance de la déclaration que doit faire l'assuré, compte tenu de l'incidence du nombre déclaré sur le montant de la prime, aussi bien pour la garantie responsabilité civile tout court, que pour la garantie "personnes transportées". Les raisons de cette incidence sur le montant des primes dues au titre de ces garanties sont fort simples.

D'abord pour ce qui est de la garantie "Responsabilité Civile", le nombre de personnes pouvant prendre place dans le véhicule influe sur la prime due parce que ces personnes bénéficient de cette assurance au point de l'indemnisation. En cas de sinistre, les dommages soufferts par ces personnes seront réparés au titre de l'assurance "Responsabilité Civile". Il n'y a qu'une condition: il faut que ces personnes aient la qualité de tiers.

En effet, certaines personnes, quand elles sont transportées dans le véhicule assuré, ne peuvent en cas d'accident bénéficier

d'une indemnisation au titre de l'assurance "Responsabilité Civile." C'est ainsi qu'ils sont d'emblée exclus : l'assuré tel qu'il est défini dans la police (propriétaire du véhicule, gardien ou conducteur autorisé), son conjoint, ses ascendants et descendants, les préposés ^{en} service de l'assuré responsable, ... Pour eux a été créée l'assurance "Personnes Transportées ou famille passager."

Qu'elle fasse l'objet d'un contrat particulier ou figure en tant que garantie complémentaire dans la police automobile, l'assurance "Personnes Transportées" a un prix variable suivant le nombre de personnes pouvant prendre place dans le véhicule concerné. Pour cette garantie, le nombre de places dont dispose le véhicule est l'élément fondamental du calcul de la prime.

En contre-partie, le nombre déclaré fixe les limites dans lesquelles l'assureur aura à intervenir en cas de sinistre. C'est dire que si ce nombre est dépassé, cela peut entraîner des complications.

Malheureusement, les problèmes posés par les moyens de déplacement en République Populaire du Congo comme dans beaucoup d'autres pays africains, doublés de la cupidité des transporteurs, font que, dans le transport en commun surtout, les véhicules sont toujours chargés au-delà des limites autorisées. Il en résulte une entorse quasi perpétuelle aux ^{dispositions du} ~~contrat~~ d'assurance souscrit par le transporteur.

Malgré tout, lorsqu'un accident survient dans ces conditions, qu'importe les réalités du pays, il est tout à fait normal que des sanctions soient invoquées si elles ont été prévues. Car on ne peut pas concevoir, juridiquement, que l'assureur accorde sa garantie pour un nombre déterminé de passagers et fixe son prix en conséquence, mais qu'il soit tenu jusqu'à un nombre indéfini de passagers en cas de sinistre.

Il convient de préciser qu'il n'est pas ici question des exceptions que l'assureur ou même le transporteur peut opposer aux passagers en surnombre. Bien entendu, ceux-ci ne sont pas à l'abri de toute sanctions. C'est ainsi qu'ils peuvent avoir à supporter une part de responsabilité dans la mesure où en prenant place dans un véhicule surchargé en connaissance de cause, ils ont accepté le risque. Ce qui aura pour effet de réduire, dans la proportion de la responsabilité mise à leur charge, les indemnités auxquelles ils ont droit.

Il faut toutefois signaler que l'acceptation d'un risque par les passagers ne peut être invoquée par l'auteur d'un dommage ou son assureur que si ce risque est tel que l'acceptation constitue une faute imputable aux passagers. En outre et de façon implicite les tribunaux ne prononcent le partage de responsabilité que dans les cas où le sinistre a été sinon provoqué, du moins aggravé dans ses conséquences par la surcharge.

Toujours est-il qu'il s'agit là d'une sanction qui n'est pas liée au contrat d'assurance, le partage de responsabilité pouvant être opposé aux victimes même en l'absence de tout contrat d'assurance. Alors que le problème qui sera traité réside au contraire dans la détermination des sanctions applicables dans les relations contractuelles entre l'assureur et son client le transporteur.

A noter que ses sanctions, bien que différentes, ne sont pas incompatibles. L'une n'exclue pas les autres. Seulement, il faudra prouver dans ce cas en plus de la surcharge, l'acceptation du risque par les passagers; autant de questions dont l'abord peut se révéler intéressant. Toutefois, compte tenu de la délimitation du sujet, seule la preuve de la surcharge mérite qu'on lui accorde quelques lignes.

*Le plan de l'exposé n'apparaît pas
clairement après l'introduction.
mais en relevant les titres qui suivent, on a :*

- 3 -

- LA PREUVE DE L'INFRACTION
- LE CADRE JURID. CONGOLAIS
- LES SANCTIONS RESULTANT DE LA LOI
13-07-1930
- LA SANCTION TIRÉE DE LA LOI SUR L'
SURANCE OBLIGATOIRE
- ET POUR NE PAS CONCLURE !

LA PREUVE DE L'INFRACTION

Par rapport au contrat d'assurance, il ya surcharge chaque fois que le véhicule transporte un nombre de personnes supérieur à celui déclaré à la souscription du contrat. Théoriquement, il suffirait d'une personne au-delà du nombre autorisé pour que les sanctions prévues s'appliquent.

Concernant le fardeau de la preuve, il n'est pas dérogé au droit commun. C'est à celui qui invoque la sanction d'apporter la preuve de l'infraction qui l'entraîne. Il revient donc à l'assureur de prouver l'existence de la surcharge. Bien qu'elle puisse être faite par tous les moyens, cette preuve peut se révéler difficile.

En effet, l'assureur sait uniquement à combien de passagers sa garantie est étendue; il ne peut pas savoir à l'occasion d'un voyage combien de passagers sont transportés réellement. D'ailleurs il n'a pas à s'en préoccuper en temps normal puisqu'en faisant sa déclaration de risque, l'assuré s'est engagé implicitement à le conserver dans les conditions de la déclaration. Seulement en cas de sinistre, si l'assureur entend invoquer une sanction pour surcharge, il lui faut prouver cette infraction.

Dans la majorité des cas, à la suite d'un accident grave, lorsque par exemple un véhicule se renverse avec ou sans collision préalable, causant des dommages importants aux passagers, l'assureur dispose d'un certain nombre d'éléments sur lesquels il peut fonder sa conviction. Il y a d'abord le procès-verbal dressé par les services de sécurité. Seulement dans la majorité des cas, les agents de la sécurité arrivent sur les lieux de l'accident longtemps après celui-ci, et de ce fait ne procèdent souvent que par reconstitution. Ce qui ne leur permet pas de tout constater, notamment de déterminer le nombre exact de passagers au moment de l'accident. Il ya ensuite les témoignages. Mais ils ne sont pas toujours spontanés, sans compter que leur objectivité n'est pas garantie.

Tels sont toutefois les moyens de preuve les plus solides que l'assureur peut se ménager pour pouvoir invoquer des sanctions. Celles-ci sont contractuelles, certes; mais étant donné que le contrat d'assurance a fait l'objet d'une réglementation législative, les parties n'ont pas la faculté d'appliquer n'importe quelle sanction pour n'importe quelle infraction. Elles doivent respecter la réglementation.

LE CADRE JURIDIQUE CONGOLAIS

Concernant la réglementation de l'assurance, la République Populaire du Congo n'a pas de textes qu'on pourrait qualifier de particuliers. Ancienne colonie française, elle a bénéficié de l'expérience de la puissance coloniale, soit en faisant siennes les lois en vigueur sur le territoire français (telle la loi du 13 juillet 1930) soit en s'inspirant des textes français pour élaborer une réglementation nationale comme cela a été le cas pour la loi sur l'assurance obligatoire.

On sait qu'avant 1930, en France, le contrat d'assurance (terrestre) n'avait fait l'objet d'aucune réglementation législative. Il était soumis au principe de la liberté des conventions. Ce qui donnait souvent lieu à des abus à l'égard des assurés, notamment en ce qui concernait les sanctions contractuelles. D'une manière générale, le manquement de l'assuré à la moindre de ses obligations était automatiquement, par la nullité ou l'exclusion de garantie. C'est dans le but de protéger les assurés contre ces abus que la loi du 13 juillet 1930 est intervenue.

Pour atteindre ce but, la loi du 13 juillet est en grande partie impérative. En outre pour le même motif, on admet toutefois que certaines dispositions même impératives de la loi peuvent être modifiées

par convention dans l'intérêt des assurés. C'est le cas des dispositions relatives à l'aménagement des sanctions applicables aux assurés n'ayant pas correctement ou pas du tout exécuté leurs obligations contractuelles.

C'est ainsi qu'il est admis que l'assureur peut renoncer à invoquer une sanction pour l'intérêt de l'assuré. Par contre, chaque fois qu'il entend sévir, la sanction doit être conforme à la loi.

Toutefois, en ce qui concerne l'assurance automobile, la réglementation ne s'arrête pas à la loi du 13 juillet 1930; il y a également la loi sur l'assurance obligatoire. La première est protectrice des assurés, la seconde sert surtout les intérêts des bénéficiaires des contrats, des tiers. Il s'agit pour le cas de la République Populaire du Congo du décret n° 70/203 du 12 juin 1970 pris en application de l'Ordonnance n° 1/70 du 10 janvier 1970 instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules terrestres à moteur.

Ce texte a repris en grande partie les dispositions de la loi française de 1959 sur l'assurance obligatoire. Sur le problème particulier du surnombre de passagers dans un véhicule, ce texte donne des possibilités nouvelles quant aux sanctions à prévoir. Ce qui en France avait d'ailleurs amené les assureurs à retoucher les contrats qu'ils proposaient à leurs clients.

Seulement, au Congo, cette adaptation des polices automobile à la nouvelle réglementation n'a pas encore été réalisée. Aussi peut-on craindre que l'application des anciennes clauses contractuelles soulève des difficultés dans le cadre juridique actuel. Cette inquiétude peut ne pas être fondée car il n'existe encore aucune jurisprudence nationale sur la question de savoir si, en ce qui concerne les sanctions applicables en cas de surcharge du véhicule, les possibilités nouvelles accordées par la loi de 1970 sur l'assurance automobile obligatoire excluent le recours aux sanctions découlant de la loi du 13 juillet 1930.

Il convient donc d'examiner les sanctions découlant de chacun de ces textes, car tout le problème est en réalité une question d'interprétation des textes. Et comme tel, il n'est pas exclu qu'il y ait plusieurs interprétations.

LES SANCTIONS RESULTANTES DE LA LOI DU 13 JUILLET 1930

La loi du 13 juillet 1930 concerne l'ensemble des assurances terrestres. Elle ne pouvait donc pas aborder tous les problèmes particuliers à l'assurance automobile. Elle ne contient qu'un article 19 b) disposition qui en fait a été ajoutée par l'Ordonnance du 7 janvier 1959 instituant l'obligation d'assurance en France. Elle règle uniquement le sort du contrat d'assurance en cas d'aliénation du véhicule. Concernant les autres problèmes tel que celui des sanctions encourues par l'assuré à la suite d'un sinistre au cours duquel le véhicule transportait des passagers en surnombre, il faut d'abord généraliser le problème pour savoir quelle sanction appliquer; autrement dit, il faut d'abord qualifier l'infraction eu égard à la loi du 13 juillet 1930. La sanction dépend de la qualification de l'infraction.

o o o

L'étude de la surcharge à la lumière des dispositions générales de la loi du 13 juillet 1930 conduit à ranger cette infraction parmi les circonstances aggravant le risque. En effet aux termes des articles 15 et 17 de la loi suscitée, il ya aggravation de risque lorsque, postérieurement à la conclusion du contrat, survient, par rapport aux circonstances initiales, un changement qui augmente, soit la probabilité, soit l'intensité du risque pris en charge par l'assureur. Or la surcharge augmente, non seulement l'intensité du

risque, mais aussi sa probabilité de réalisation.

L'accroissement de l'intensité du risque se comprend aisément. Plus le nombre de passagers est élevé, plus le nombre de victimes en cas de sinistre sera important, et plus la prestation de l'assureur sera lourde. Concernant l'augmentation de la probabilité de réalisation du risque, il suffit de rappeler qu'une charge supérieure à celle prévue par le constructeur selon le type de véhicule met à coup sûr la mécanique à une trop grande contribution. Les défaillances mécaniques sont alors inévitables. Or on sait que celles-ci sont à l'origine de beaucoup d'accidents.

Cependant, il n'est pas nécessaire que le sinistre soit provoqué ni augmenté dans ses conséquences pour qu'on parle d'aggravation. Celle-ci existe en soit, même en l'absence de tout sinistre. Toutefois, ~~pour les besoins du sujet choisi par l'auteur du présent rapport, il faut supposer~~ qu'il y a eu un sinistre responsable, et que c'est seulement ~~à~~ la suite de ce sinistre que l'assureur découvre que le véhicule transportait des passagers en surnombre, qu'il y a eu aggravation du risque. En conséquence, les sanctions à prévoir au contrat et à appliquer doivent être celles prévues par la loi en cas d'aggravation de risque non déclarée par l'assuré, alors que l'article 15 alinéa 3 de la loi du 13 juillet 1930 l'y oblige. Il s'agit des sanctions des articles 21 et 22 de cette loi.

o o o

Ces sanctions sont en principe prévues pour réprimer les irrégularités commises par l'assuré dans la déclaration initiale du risque (réticences, fausses déclarations). Mais leur application a été étendue aux irrégularités commises dans la déclaration des aggravations du risque et au défaut de déclaration de ces aggravations. Elles varient selon que l'assuré est de mauvaise foi, c'est-à-dire qu'il a eu l'intention de tenir l'assureur ignorant de l'aggravation, ou qu'il s'agit d'une simple omission sans intention de fraude. Dans le premier cas, la sanction est la nullité du contrat, dans la seconde hypothèse, c'est la règle proportionnelle.

L'article 21 de la loi du 13 juillet 1930 dispose que:

"... Le contrat d'assurance est nul en cas de réticence ou de fausse déclaration intentionnelle de la part de l'assuré, quand cette réticence ou cette fausse déclaration change l'objet du risque ou en diminue l'opinion pour l'assureur, alors même que le risque omis ou dénaturé par l'assuré a été sans influence sur le sinistre."

Il s'agit ici de déclarations à la souscription du contrat.
Mais la surcharge mentionnée en cette nullité est elle contractuelle ou non garantie, le contrat continue à porter ses effets.

L'assuré dont le véhicule transporte une charge supérieure à celle prévue au contrat sans déclaration préalable est coupable de réticence. S'il ya eu mauvaise foi de sa part, son contrat d'assurance sera déclaré nul. Mais la bonne foi étant toujours présumée en droit français, c'est à l'assureur qui invoque la nullité de réunir les éléments qui permettront d'établir la fraude de l'assuré. La tâche n'est pas facile.

La nullité met fin au contrat et cela rétroactivement. Depuis la fraude commise par l'assuré; tout doit se passer comme si le contrat n'avait jamais été souscrit. Ainsi, lorsque l'assureur parvient à découvrir et à prouver la fraude alors qu'il a déjà payé le sinistre, il devra être remboursé. De même, tous les sinistres payés par l'assureur postérieurement à la fraude doivent être remboursés. Cela va sans dire que si la fraude a été découverte à temps, la garantie n'est pas due.

Par contre, le sort des primes ne suit pas celui de la garantie. En effet, la sanction de l'article 21 de la loi de 1930 va plus loin que la nullité en droit commun. Le contrat n'est détruit qu'unilatéralement puisque les primes payées ne sont pas remboursées en contrepartie du retrait de la garantie. L'article 21 précise dans son al.2

"Les primes payées demeurent acquises à l'assureur qui a droit à toutes les primes échues à titre de dommages intérêt"

Cette sanction est très lourde. Toutefois, bien qu'elle soit prévue dans les contrats, les assureurs ont rarement la possibilité de l'appliquer compte tenu de la difficulté que présente la preuve de la mauvaise foi de l'assuré. Car s'il est relativement facile de découvrir

l'infraction elle-même à la suite d'un sinistre, il n'en est pas de même de son caractère frauduleux. C'est pourquoi lorsqu'il ya surnombre de passagers dans le véhicule accidenté, les assureurs invoquent plus couramment la sanction moins lourde de l'article 22 de la loi du 13 juillet 1930 : la règle proportionnelle de primes ou réduction proportionnelle.

o o o

La réduction proportionnelle est applicable à l'assuré de bonne foi, ou plus exactement à l'assuré dont la mauvaise foi n'est pas établie. Elle est appelée règle proportionnelle de prime parce qu'elle a pour objet de proportionner exactement le règlement de l'indemnité au paiement de la prime.

L'article 22 in fine de la loi de 1930 la prévoit en ces termes:

"Dans le cas où la constatation (de l'omission ou de la déclaration inexacte) n'a lieu qu'après sinistre, l'indemnité est réduite en proportion du taux des primes payées par rapport au taux des primes qui auraient été dûes, si les risques avaient été complètement et exactement déclarés

Cette sanction se justifie donc par le fait que la prime payée par l'assuré suivant la déclaration initiale est devenue insuffisante pour couvrir le risque aggravé. L'assureur ne saurait, en contrepartie, devoir une garantie complète.

L'application de la règle proportionnelle ne pose pas de problème pratique quand elle est appliquée à l'occasion de la surcharge. Le surnombre de passagers étant une circonstance qui influe sur le taux de la prime, il suffit de comparer le tarif appliqué en fonction de la déclaration à celui qui aurait été appliqué en fonction du nombre de personnes transportées effectivement au moment du sinistre. D'où l'intérêt de connaître aussi exactement que possible le nombre de personnes transportées dans le véhicule au moment de l'accident.

Cependant, la méthode de calcul de l'indemnité employée par les compagnies d'assurance au Congo est beaucoup plus proche de la règle proportionnelle des capitaux de l'article 31 de la loi de juillet 1930 que de la règle proportionnelle de prime de l'article 22. Par ailleu

même les clauses des polices automobile concernant les sanctions en cas de surcharge semblent inspirées davantage de l'article 31 que de l'article 22. IL n'ya qu'à comparer l'article 31 de la loi:

"S'il résulte des estimations que la valeur de la chose assurée excède au jour du sinistre la somme garantie, l'assuré est considéré comme restant son propre assureur pour l'excédent, et supporte, en conséquence, une part proportionnelle du dommage, sauf convention contraire."

à l'article 33 des Conditions Générales des polices automobile imposées au Congo par le G T A.:

"S'il est établi, à l'occasion d'un sinistre atteignant une ou plusieurs personnes transportées, que le nombre total de voyageurs au moment de l'accident était supérieur au nombre déclaré aux conditions particulières, l'assuré supportera une part du coût du sinistre proportionnelle à l'insuffisance de la déclaration."

Dans la pratique, cela se traduit par une indemnisation selon le rapport existant entre le nombre de passagers déclarés et le nombre réellement transporté. Arithmétiquement, l'indemnité à payer en application de la règle proportionnelle s'obtient en multipliant l'indemnité due en droit commun par le nombre déclaré de passagers, le tout divisé par le nombre transporté.

$$\text{Indemnité réduite} = \frac{\text{Indemnité Totale} \times \text{nombre déclaré}}{\text{nombre transporté}}$$

En guise d'exemple, on peut prendre un véhicule assuré pour transporter jusqu'à 5 passagers; mais à la suite d'un accident, on constate qu'il avait 10 passagers à bord. Si le tribunal alloue aux victimes une somme globale de 5 000 000 CFA., l'assureur ne paiera en fonction de la règle proportionnelle que la somme réduite de

$$\frac{5\,000\,000 \times 5}{10} = 2\,500\,000 \text{ CFA}$$

La différence de vra être payée par l'assuré lui-même.

Malgré sa simplicité, la règle proportionnelle n'est pas toujours bien comprise par les assurés. Certes, il y en a qui savent à peine écrire leur nom; pour ceux-là, la règle proportionnelle restera une

invention des assureurs. Par contre, il y en a aussi qui ne sont pas de bonne foi et feignent de rien comprendre.

Mais l'inconvénient majeur de la réduction proportionnelle en assurance automobile est son inopposabilité aux tiers, c'est-à-dire aux victimes. En effet, le décret n°70/203 du 12 juin 1970 portant application de l'Ordonnance 1/70 du 10 janvier 1970 sur l'assurance obligatoire des véhicules terrestres à moteur en République Populaire du Congo stipule ce qui suit dans son article 14 :

"Ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants-droit

1/.....

2/.....

3/- La réduction de l'indemnité en proportion des primes payées par rapport aux primes qui auraient été dûes, applicable conformément à l'article 22 de la loi du 13 juillet 1999

Dans les cas susvisés, L'assureur procède au paiement de l'indemnité pour le compte du responsable.

Il peut exercer contre ce dernier une action en remboursement pour toutes les sommes qu'il a ainsi payées ou mises en réserve à sa place."

Le moins qu'on puisse dire, c'est que cette situation est fâcheuse pour l'assureur quand il se trouve en face d'un assuré insolvable; en fait, la sanction invoquée n'a plus aucun effet.

On retrouve le même problème dans la l'application de la déchéance en assurance automobile dont l'inopposabilité a d'ailleurs été instituée par la même disposition du même texte. De là vient la confusion que même des professionnels font entre la règle proportionnelle et la déchéance. On prend l'une pour l'autre.

En réalité, le surnombre de passagers ne peut entraîner l'application de la déchéance. Celle-ci se définit comme étant une exception qui prive l'assuré d'une garantie dont il aurait bénéficié, en raison de l'inexécution de ses obligations en cas de sinistre. Or en cas de surnombre de passagers, l'assuré n'est déchu de rien. La garantie lui est acquise, mais uniquement dans les limites du contrat.

L'inopposabilité de la réduction proportionnelle est bien entendu très favorable aux victimes qui auront toujours en face d'elles un assureur en principe solvable. Cela n'a rien de surprenant quand on sait que la loi sur l'obligation d'assurance qui a institué cette inopposabilité vise la protection des victimes.

Par ailleurs, pour ce qui a rapport à la surcharge, le décret du 12 juin 1970 ne s'est pas arrêté à la seule inopposabilité de la règle proportionnelle. Il a en outre permis aux assureurs de prévoir dans les cas extrêmes une sanction plus grave que la réduction proportionnelle : il s'agit de l'exclusion de garantie.

LA SANCTION TIRÉE DE LA LOI SUR L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

Cette sanction est prévue par l'article 9 du décret n° 70/203 du 12 juin 1970 qui dispose que :

"Le contrat d'assurance pourra, sans qu'il soit contrevenu aux dispositions de l'article 1er de l'Ordonnance 1/70 du 10 janvier 1970, comporter des clauses prévoyant une exclusion de garantie dans les cas suivants :

1/-.....

2/- En ce qui concerne les dommages subis par les personnes transportées; lorsque le transport n'est pas effectué dans les conditions suffisantes de sécurité fixées à l'article 10 ci-après.

Ainsi qu'on peut le remarquer à la lecture du texte, il ne s'agit pas exactement d'une sanction légale. La loi ne fait que l'autoriser moyennant clause spéciale au contrat d'assurance, lorsque les conditions de sécurité fixées par elle ne sont pas réunies. Celles-ci varient selon la catégorie à laquelle appartient le véhicule considéré.

Aucune limitation du nombre de passagers n'est fixée pour les voitures de tourisme, de place et les véhicules affectés au transport en commun, à condition que les passagers soient transportés à l'intérieur du véhicule. Les personnes transportées à l'extérieur du véhicule, sur les ailes, les marches-pieds, les toitures et les capots sont exclues de la garantie.

Par contre, pour les véhicules utilitaires, c'est-à-dire les camionnettes et les camions, les passagers doivent se trouver soit à l'intérieur d'une carrosserie fermée, soit sur un plateau muni de ridelles et à condition que leur nombre n'excède pas huit en sus du conducteur. Lorsque ces modalités ne sont pas respectées, il n'y a pas assurance.

Il est quelque peu surprenant qu'une loi protectrice des bénéficiaires des contrats ait donné la possibilité d'une sanction aussi grave que l'exclusion de garantie. En core surtout qu'aucune distinction n'est faite entre l'assuré de bonne foi et celui de mauvaise foi. Il ne va bénéficié d'aucune garantie, même partielle, pour le sinistre à l'occasion duquel l'exclusion de garantie a été appliquée, l'assureur ne devant aucune indemnité.

Cependant, en contre-partie, les conditions fixées pour l'application de l'exclusion de garantie font que cette sanction ne joue finalement que dans les cas extrêmes. Mais ces cas ~~ne~~ ^{ne} sont ^{pas} rares en République Populaire du Congo compte tenu de la carence des moyens de transport. Ce qui revient à dire que les occasions d'invoquer la clause d'exclusion inspirée de l'article 9 du décret du 12 juin 1970 ne Manquent pas. Mais encore faut-il que cette sanction soit prévue au contrat; car ne s'agissant pas d'une sanction légale, elle ne peut être appliquée que si elle est prévue au contrat.

Or, à ce jour, on ne trouve aucune clause inspirée de la loi sur l'assurance obligatoire dans les polices d'assurance automobile au Congo traitant le problème de la sanction en cas de surnombre de passagers. Sont seules prévues la règle proportionnelle, et la non-assurance à l'égard des personnes transportées à l'extérieur du véhicule. En conséquence seules ces sanctions peuvent être appliquées.

4
ET POUR NE PAS CONCLURE ?

Il est permis de se demander si avec l'intervention de la loi sur l'obligation d'assurance, il reste possible de faire jouer la règle proportionnelle pour surnombre de passagers dans la mesure où ceux-ci sont quand même transportés dans les conditions de sécurité fixées par la loi.

D'aucuns trouveront que la question ne mérite pas d'être posée, parce qu'ils se rappellent que c'est le décret portant application de l'Ordonnance instituant l'obligation d'assurance qui a rendu non-opposable aux tiers la réduction proportionnelle. Ce faisant, le décret du 12 juin 1970 en a reconnu et confirmé le jeu. Certs.

Mais il faut aussi savoir que le décret, après avoir fixé les garanties minima, a décidé (article 14) qu'à compter de la loi sur l'obligation d'assurance, tout contrat d'assurance automobile est censé comporter des garanties au moins équivalentes à celles fixées par ledit décret. Le problème est de savoir si, pour respecter la lettre de cette disposition, il faut subordonner l'application de la réduction proportionnelle au non respect des conditions de sécurité définies par le décret.

Répondre par l'affirmative reviendrait à écarter simplement l'application de la règle proportionnelle, car jouant dans les mêmes cas que l'exclusion de garantie, les assureurs préféreront faire jouer celle-ci.

Une chose est certaine : en décidant que tout contrat est réputé comporter des garanties au moins équivalentes à celles du décret sur l'assurance obligatoire, le législateur ignorait jusqu'où cela pouvait mener. Mais c'est désormais à la jurisprudence (qui n'existe pas encore au Congo sur ce problème) de trancher la difficulté.

Cependant, on peut encore une fois se référer à l'article 14 du texte qui a décrété l'inopposabilité aux tiers de la règle proportionnelle pour y trouver une confirmation de cette sanction et de ces conditions d'application. Car le texte parle de la réduction de l'indemnité, applicable " CONFORMEMENT A L'ARTICLE 22 DE LA LOI DU 13 JUILLET 1930;" autrement dit, dans les circonstances de l'article 22 de la loi.

Cela étant supposé admis, on peut affirmer qu'en cas de surnombre de passagers, il n'y a pas garantie du tout lorsque les conditions de sécurité sont insuffisantes si cette sanction est prévue au contrat. A défaut de clause d'exclusion, la surcharge constitue une aggravation de risque par changement de charge utile, de sorte que, si la réticence de l'assuré est considérée comme intentionnelle, le contrat doit être frappé de nullité par application de l'article 21 de la loi du 13 juillet 1930, et que, si l'assuré n'a pas voulu tromper l'assureur, il y a lieu d'appliquer la réduction proportionnelle de l'article 22.

o o o