

AU

015

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
YAOUNDE

Cycle Supérieur
9^e Promotion
1988 - 1990



*TENTATIVE DE RESORPTION
DU DEFICIT DU PORTE-FEUILLE
AUTOMOBILE : CAS DU TOGO*

Mémoire de fin d'Etudes
Préparé en Vue de l'obtention du
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES
(D.E.S.A)

Présenté Par :
AYEVA Lymdah-Ouro

Sous la Direction de
Mr. François ANOUKAHA

Chargé de Cours
Faculté de Droit et de
Sciences Economiques
Université de Yaoundé

INSTITUT INTERNATIONAL DES ASSURANCES
Y A O U N D E

Cycle Supérieur
9^e Promotion
1988 - 1990



***TENTATIVE DE RESORPTION
DU DEFICIT DU PORTE-FEUILLE
AUTOMOBILE : CAS DU TOGO***

Mémoire de fin d'Etudes
Préparé en Vue de l'obtention du
DIPLOME D'ETUDES SUPERIEURES D'ASSURANCES
(D.E.S.A)

Présenté Par :
AYEVA Lymdah-Ouro

Sous la Direction de
Mr. François ANOUKAHA
Chargé de Cours
Faculté de Droit et de
Sciences Economiques
Université de Yaoundé

L'Institut International des Assurances de
Yaoundé n'entend donner ni approbation ni improbation
aux opinions émises dans les mémoires.

Elles sont personnelles et n'engagent que la
responsabilité de leurs auteurs.-

D E D I C A C E :

A mon père, décédé en 1973

A ma soeur ainée, décédée en 1987

Au vieux ISSAKA AYEVA, décédé en 1989

A Monsieur DERMANN AYEVA

REMERCIEMENTS

Nous prions Monsieur François ANOUKAHA de bien vouloir trouver ici l'expression de notre profonde gratitude pour avoir accepté d'assurer la direction de ce mémoire en dépit de ses nombreuses occupations.-

TABLE DE MATIERES

	Pages
<u>Introduction Générale</u> :	1
<u>Ière Partie</u> : Les mesures prises face au déficit de l'assurance automobile	6
<u>Chapitre I</u> : <u>Les mesures prises par les assureurs</u>	
1.1. : La présentation de l'équilibre écono- mico-financier du portefeuille auto- mobile	8
1.2. : Les formes d'intervention des assureurs	12
1.2.1. : Les assureurs vendent de moins en moins uniquement la R.C. ..	12
1.2.2. : Les assureurs personnalisent le risque : Bonus - Malus	15
1.2.3. : Les règlements amiables	16
<u>Chapitre II</u> : <u>Les mesures nouvelles prises par voies législatives</u>	18
2.1. : Les mesures relatives aux éléments in- fluents sur l'indemnisation de la victime	19

.../...

2.1.1.	: La faute de la victime	19
2.1.1.1.	: Le maintien des notions de faute classique, et de res- ponsabilité	20
2.1.1.2.	: L'indemnisation des victi- mes entièrement responsa- bles de l'accident	22
2.1.1.3.	: L'analyse du régime de res- ponsabilité institué au Togo	22
2.1.2.	: Les tiers, victimes garanties par l'assurance automobile obligatoire ...	24
2.1.2.1.	: Les personnes n'étant pas considérées comme des tiers	25
2.1.2.2.	: L'incidence de l'extension de la notion de tiers aux membres de la famille de l'assuré sur le portefeuille automobile	25
2.1.2.2.1.	: Les charges sup- plémentaires pour les assu- reurs	26

.../...

	2.1.2.2.2. : Le sort de l'assurance "individuelle passagers transportés" ..	28
2.2. :	Les mesures relatives aux dommages indemnisables	29
2.2.1. :	Les dommages matériels	29
2.2.2. :	Les dommages corporels	30
	2.2.2.1. : Les préjudices in- demnisés en cas de blessure de la vic- time	31
	2.2.2.2. : Les préjudices in- demnisés en cas de décès de la victime	32
2.3. :	Les mesures relatives à l'indemnisation des préjudices	32
2.3.1. :	Les procédures de règlement	33
	2.3.1.1. : L'institutionnalisa- tion des transactions	34
	.../...	

2.3.1.1.1.	: La délivrance des procès-ver- baux d'accidents	35
2.3.1.1.2.	: La fiabilité des rapports médi- caux et de cons- tats d'accidents	36
2.3.1.1.3.	: Le montant de l'indemnité trans- actionnelle	37
2.3.1.1.4.	: Le cas spécifi- que de la plu- ralité d'auteurs d'accidents	38
2.3.1.2.	: La procédure judiciaire	38
2.3.2.	: Les modalités d'évaluation des préjudices..	39
2.3.2.1.	: La notion de barème d'indem- nisation	39
2.3.2.2.	: Exemple de règlement à partir des dossiers réels terminés	40
2.3.2.2.1.	: Exemple de règle- ment : cas de bles- sure de la victime.	41
2.3.2.2.2.	: Exemple de règle- ment : cas du décès de la victime	51

.../...

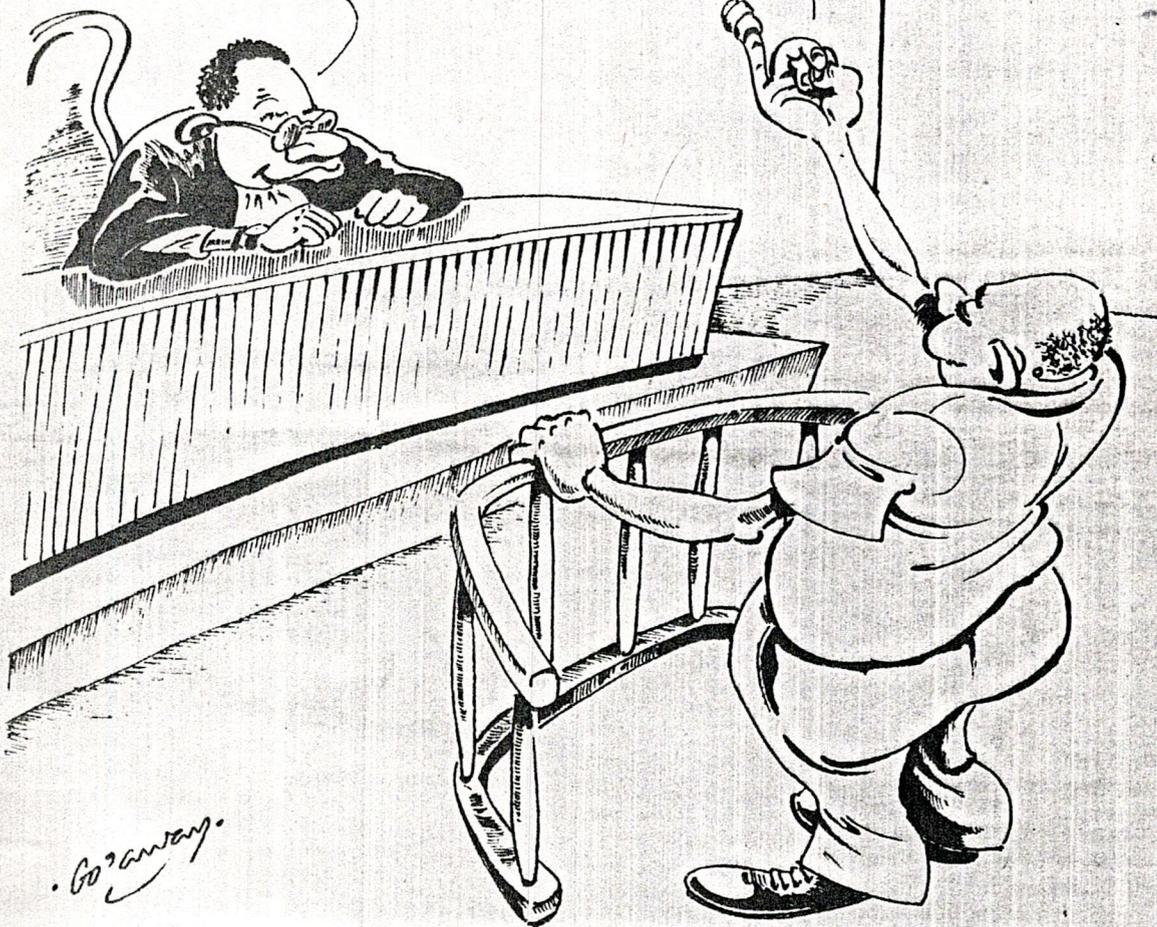
<u>IIème Partie</u> :	La portée des solutions nouvelles	56
<u>Chapitre I</u> :	<u>Incidences financières des mesures nouvelles</u>	58
1.1. :	Les coûts de l'intervention	58
1.2. :	L'économie de l'intervention	60
1.3. :	L'impact socio-culturel de la limitation des répartitions des préjudices corporels	63
<u>Chapitre II</u> :	<u>L'influence du comportement des différents intervenants dans le processus d'indemnisation</u>	65
2.1. :	L'influence des actes de procédures sur les coûts de sinistres	65
2.1.1. :	Les procès-verbaux de la police judiciaire	66
2.1.2. :	Les rapports médicaux	67
2.2. :	L'influence du comportement de l'assureur sur les coûts de sinistre	67
2.2.1. :	La nécessité d'une trésorerie adéquate	68

.../...

2.2.2. : La nécessité de formes d'excellents professionnels de la transaction	69
2.3 : Les sanctions de l'action tardive de l'assureur	69
<u>Conclusion Générale</u>	71
<u>Bibliographie</u>	74
<u>ANNEXES</u>	77
Annexe I : Loi n° 87/06 Instituant une obligation d'assurance "en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur" au Togo.	
Annexe II : Décret n° 87/103 portant application de la loi n° 87/06	
Annexe III: Loi n° 89/13 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur	
Annexe IV : Décret n° 89/161 portant barème d'indemnisation des victimes d'accidents corporels par les véhicules terrestres à moteur.	

MONSIEUR LE PRÉSIDENT, JE RÉCLAMME
50.000.000<FRANCS POUR MON DOIGT QU'ON
A AMPUTÉ A CAUSE DE CET ACCIDENT !

JÉ REGRETTE MONSIEUR LE MONTANT
QUE VOUS VERSERA L'ASSURANCE EST FIXÉ
PAR LA RÉGLEMENTATION !



Go'antoy.

INTRODUCTION GENERALE

En dépit des problèmes tels que la faiblesse des assurances de personnes et des risques divers, une dépendance accrue vis-à-vis de la réassurance, une dérèglementation de plus en plus poussée des institutions financières auxquels sont en proie les divers marchés d'assurance de la C I C A (1), nous pensons que la survie de ces marchés réside dans l'assurance automobile.

Une donnée essentielle nous permet de dire cela : le poids prépondérant de l'automobile dans le chiffre d'affaires de ces marchés n'est plus à démontrer. La part de cette branche atteint facilement 40 % voire 50 % dans certains marchés.

C'est pourquoi nous disons que seul l'assainissement de la branche automobile peut permettre à plusieurs compagnies d'assurance de réaliser des marges bénéficiaires.

Est-ce un hasard si la branche automobile tant en Afrique qu'en Europe a été durant ces dernières années l'un des domaines où l'on a assisté et avec quelle rapidité aux innovations et aux réformes de certaines dispositions (cas de l'Europe) et à la multiplication de tables de réflexions autour de cette branche (cas de l'Afrique) ?

- En Europe, dans l'impossibilité de ne pouvoir signaler toutes les réformes qui ont eu lieu ces dernières années,

(1) C I C A : Conférence Internationale des Contrôle d'assurance des Etats Africains.

il y en a une qui parait incontournable à ne pas signaler ; c'est la loi du 5 juillet 1985 dite Loi BADINTER intervenue en France dont les finalités sont :

- accélérer le règlement des sinistres ;
- éviter le contentieux judiciaire ;
- indemniser plus de victimes qu'auparavant.

— En Afrique, il s'agissait plutôt de colloques. A titre d'exemple, l'on peut citer les colloques de Yaoundé en 1976 sur "l'indemnisation des préjudices corporels", de Lomé en 1979 sur "une assurance automobile plus compatible avec le développement", de Yamoussokro en 1984 sur "pour une réforme de l'indemnisation des préjudices corporels consécutifs aux accidents de la circulation". Tous ces colloques ne visent qu'un seul but : trouver des remèdes aux problèmes que pose la gestion de la branche automobile.

Et l'un des problèmes majeurs de la gestion de la branche automobile en Afrique se résume au déséquilibre qui existe entre la masse des primes collectées et celles redistribuées sous forme de prestations aux victimes de la circulation routière.

Les Sociétés d'Assurance du Droit National créées dans les pays de la C I C A devraient jouer un rôle socio-économique important. Mais le déficit chronique de la branche automobile a rendu aléatoire l'atteinte de cet objectif.

.../...

Dans ces conditions, il semble que des solutions appropriées doivent être trouvées pour assainir la branche automobile car tout concorde à dire que chaque jour qui passe maintenant peut mettre à genoux certaines compagnies d'assurance.

Mais quelles solutions pour l'automobile africaine qui seront de nature à permettre aux compagnies d'assurance d'assumer convenablement les risques qu'elles garantissent, et pouvoir être utiles à l'économie nationale en proie à une crise sans précédent qui frappe plus durement l'économie africaine ?

Pendant près de deux décennies l'on a réfléchi. Et comme par hasard, la décennie 90 s'est ouverte un peu partout en Afrique sur les réformes des systèmes d'indemnisation des préjudices corporels (1).

Au Togo, ce sont des réformes d'ordre législatif à travers la Loi n° 89-13 du 5 juillet 1985 et le Décret n° 89-161 du 17 octobre 1989 qui sont intervenues pour tenter de juguler les difficultés que soulève la gestion de la branche automobile, tout particulièrement le déséquilibre qui semble être inéluctable.

(1) - Au Cameroun : Ordonnance n° 89/005 du 13-12-1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation

- En Côte d'Ivoire : Loi n° 89-1291 relative aux procédures et au mode de règlement des sinistres survenus par le fait des véhicules terrestres à moteur et de leurs remorques et semi remorques du 18/12/1989.

D'une manière générale, l'épine dorsale de la réforme intervenue au Togo est constituée par ce qu'on a appelé le barème d'indemnisation dans la mesure où ce barème cerne directement l'élément sensible qu'est le montant de la réparation devant couvrir les préjudices subis par les victimes.

L'adoption du barème d'indemnisation, en ce qu'il indique les bases d'évaluation et limite le montant des indemnités des victimes est perçu comme le remède énergique pouvant permettre d'assainir la branche automobile. C'est pourquoi la notion de barème mérite d'être explicitée et bien comprise.

En limitant les indemnités des victimes, n'a-t-on pas recherché avant tout à rentabiliser le fonctionnement des compagnies d'assurance au détriment des victimes ? Quels sont désormais les droits de ces dernières dans ces réformes ? D'abord les droits de la victime directe puis ceux de ses ayants-droit.

A l'opposé quel est le coût de la réforme pour l'assureur ? Peut-il lui être supportable afin d'établir rapidement les équilibres Primes/Sinistres ?

.../...

Au vu de toutes ces questions notre démarche sera la suivante :

I/- L'EXAMEN DES MESURES PRISES FACE AU
DEFICIT AUTOMOBILE ;

II/- LA PORTEE DES MESURES LEGISLATIVES

PREMIERE PARTIE :

Les mesures prises face au déficit
de l'assurance automobile.

C'est à partir des années 1970 que se sont constitués au niveau des pays de la C I C A, des véritables marchés d'assurance. Aujourd'hui, après vingt (20) ans d'existence ces marchés ne se portent pas bien. La crise économique qui n'a épargné depuis lors aucun secteur d'activité n'explique pas à elle seule cette déplorable situation. Il semble que les marchés d'assurance souffrent plutôt plus du lourd déficit de la branche automobile ; la branche dont la santé conditionne largement le maintien des divers marchés d'assurance de la plupart des pays de la C I C A comme celui du Togo.

Nous exposerons dans un chapitre premier les mesures prises par les assureurs eux-mêmes face au déficit de la branche automobile et dans un deuxième chapitre les solutions nouvelles prises par les pouvoirs publics.

.../...

CHAPITRE 1.- LES MESURES PRISES PAR LES ASSUREURS

Avant d'examiner les mesures prises par les assureurs, il y a lieu de comprendre d'abord le processus de la formation du déficit automobile.

1.1 La présentation de l'équilibre économique-financier du portefeuille automobile

L'équilibre économique-financier du portefeuille automobile est réalisé si à la clôture de l'exercice, l'égalité suivante peut être vérifiée à l'aide des paramètres P, P F, S, C, F G.

$$P + P F = S + C + F G \quad (1)$$

P = primes de l'exercice

P F = produits financiers de l'exercice

S = charge de sinistres de l'exercice

C = Commission de l'exercice

F G = frais généraux de l'exercice

Or durant ces dernières années c'est la relation suivante que l'on a observée

$$P + P F < S + C + F G \quad (2)$$

.../...

Cette relation traduit le déséquilibre de la
branche automobile : exemple du marché togolais de 1985
à 1988.

	1985	1986	1987	1988
P	1 342 519 127	1 472 996 705	1 692 022 735	1 071 255 454
P F	201 583 834	277 302 016	295 326 647	314 522 879
Total (1)	1 564 174 961	1 750 298 721	1 987 349 382	2 185 778 333
S	1 554 818 467	1 719 885 991	3 019 562 379	3 258 217 321
C	69 730 774	46 156 500	55 673 613	60 367 228
F G	276 681 841	419 582 016	342 006 530	320 310 780
Total (2)	1 901 231 082	2 185 624 507	3 417 242 522	3 638 895 329

SOURCE : Etats C I C A - Marché togolais

L'enseignement qu'on tire du tableau ci-dessus est
que les flux d'entrée n'équilibrent pas les flux de sortie.

C'est le problème essentiel auquel les assureurs ont
été toujours confrontés. Des actions ont été menées pour
réaliser l'équilibre entre les flux d'entrée et les flux
de sortie. Mais, comme on le verra plus loin, les actions

.../...

entreprises par les assureurs ont une portée très limitée. En réalité, la solution passe par une action sur les paramètres d'équilibre ; ceux-là même sur lesquels les assureurs n'ont aucun contrôle car :

- les primes sont fixées par les pouvoirs publics. Elles sont souvent en deçà de celles qui auraient dû être exigées des assurés si la base du calcul reposait sur les statistiques du marché. Les pouvoirs publics se contentent de temps en temps d'une augmentation du tarif ;

- les produits financiers dépendent de la conjoncture économique et de la législation en matière de la réglementation des provisions techniques ;

- le montant des préjudices corporels est laissé à la libre appréciation des juges. Ceux-ci ont un pouvoir souverain dans la fixation des montants. Au colloque de Yaoundé en 1976, une opinion largement partagée par les participants énonce que le déséquilibre de la branche automobile serait dû aux indemnisations des préjudices corporels (1)

Enfin, les autres éléments aussi incriminés comme contribuant à l'aggravation des coûts de sinistres des assureurs sont les commissions servies aux intermédiaires et les frais généraux. L'ensemble de ces frais sont sous le contrôle direct des assureurs et leur responsabilité se trouve engagée si ces derniers dépassent un certain seuil.

(1) Revue I.I.A. Spécial n° 1 page 17.

Dans les pays de la C I C A, il est admis que l'ensemble de ces frais doivent s'établir aux environ de 28 à 31 % des primes. Au-delà de ces taux, un effort doit être fait pour comprimer ces frais sans toutefois diminuer la qualité des services rendus aux assurés.

Pour la période 1985 à 1988, voyons le comportement de ces frais sur le marché togolais.

	: 1985	: 1986	: 1987	: 1988
(Commissions + frais généraux)				
_____	25,80 %	31,62 %	23,50 %	20,34 %
primes				

Source : Etats C I C A - Marchés totolais

Le tableau montre que l'ensemble des frais se situe globalement à un niveau acceptable.

Nous venons donc de relever les principaux paramètres sur lesquels il faut agir pour améliorer la situation de l'automobile.

Or le contrôle de ces paramètres échappe aux assureurs ; celui-ci relève plutôt de la volonté des pouvoirs publics. Mais, les assureurs par des mesures qui s'apparentent

.../...

plus à des politiques commerciales ont cherché, à défaut de juguler le déficit, à réduire l'effet de celui-ci sur le portefeuille automobile.

1.2 Les formes d'intervention des assureurs

L'intervention des assureurs a pris plusieurs formes. Certaines garanties réputées facultatives sont automatiquement exigées aux assurés lors de la souscription des garanties obligatoires ; une sélection est faite entre les bons et les mauvais conducteurs. On recourt à la transaction avec la victime au cas où c'est possible etc...

1.2.1 Les assureurs vendent de moins en moins uniquement la R. C.

La loi n° 87/06 du 3 juin 1987 par laquelle il a été institué une obligation d'assurance automobile au Togo est sans équivoque. Seule la garantie "Responsabilité Civile" (R. C.) est obligatoire. Mais, les résultats de la R. C. sont très mauvais. Les statistiques des quatre sociétés du marché togolais confirment ces résultats.

.../...

Importance du Rapport S/P en R.C.

	1984	1985	1986	1987	1988
G. T. A	39,22 %	23,08 %	153 %	299 %	421 %
U A P - TOGO	240,81 %	-	140,77 %	347,30 %	165,31 %
A G F - TOGO	325,46 %	255,92 %	12,67 %	386,51 %	66,72 %
Commercial Union-Togo	-	-	40 %	121 %	190 %

Source : Etats C I C A - Marché Togolais

C'est sans doute, ces résultats catastrophiques qui ont conduit les assureurs à contraindre les assurables du marché togolais à acheter la Responsabilité Civile avec des garanties qui rentrent normalement dans le cadre facultatif de contrats.

L'assuré d'une voiture de "tourisme" se doit de souscrire, outre la R. C., la garantie "défense-recours".

.../...

L'assurance des T. P. V. (Transport Public de Voyageurs) n'est possible sans la souscription des garanties vol et incendie.

Par ce comportement, les assureurs espèrent réaliser des affaires sur des garanties considérées comme étant de bons risques par rapport à la garantie R. C.

Exemple : Supposons que U A P - TOGO (1) assure un T. P. V. d'une valeur déclarée de 2 500 000. Les primes que cette société va encaisser au titre des garanties vol et incendie se chiffrent, sur la base de l'Arrêté n° 568 MEP/DA du 25 octobre 1988 fixant le tarif automobile au Togo à :

- Garantie vol : prime = $2\,500\,000 \times 0,35\% = 8\,750$ F CFA
- Garantie incendie : prime = $2\,500\,000 \times 1,5\% = 37\,500$
F CFA

Devant l'insuffisance manifeste des taux de prime pour des engagements assez importants, nous craignons que lorsqu'un sinistre survient, celui-ci n'absorbe complètement les primes collectées.

Une autre forme d'intervention des assureurs consiste à distinguer les bons conducteurs des mauvais.

(1) Notre stage de 1ère année s'est déroulé dans cette société.

1.2.2 Les assureurs personnalisent le risque :

BONUS - MALUS

Sur le plan législatif, il faut souligner qu'il n'existe aucun texte réglementaire sur la clause de réduction-majoration dite de "bonus - malus".

Mais dans la recherche des mesures tendant à l'amélioration du portefeuille automobile, les assureurs ont introduit le Bonus ; c'est-à-dire la réduction de la prime des automobilistes qui ne déclarent aucun sinistre.

A l'U A P - TOGO, la prime est réduite de la façon suivante :

- 10 % lors du 1er renouvellement sans sinistre ;
- 15 % lors du 2ème renouvellement sans sinistre ;
- 20 % lors du 3ème renouvellement sans sinistre.

Cette politique permet une réduction des primes des bons conducteurs. Et comme les mauvais conducteurs ne sont pas du tout sanctionnés par une majoration de leur prime, il y a lieu de s'interroger sur l'opportunité d'une telle politique.

Déjà en 1979, les participants au colloque de Lomé sur "une assurance automobile plus compatible avec le dévelop-

.../...

pement" avaient fait la recommandation suivante : "Il est souhaitable d'introduire un malus énergique à l'encontre des conducteurs fautifs, plutôt qu'un bonus au profit des bons conducteurs dont le financement n'apparaît pour l'instant possible compte tenu de la situation financière des sociétés d'assurance" (1).

Cette situation financière est loin d'être meilleure dix (10) ans après cette recommandation. Une fois de plus, nous soulignons que cette mesure des assureurs n'est pas appropriée face au déficit de l'automobile. Mais qu'en est-il de la tentative des assureurs de transiger directement avec les victimes de route ?

1.2.3 : Les règlements amiables

La transaction est un contrat synallagmatique par lequel les contractants en renonçant chacun à une partie de leurs prétentions ou en se faisant des concessions réciproques, terminent une contestation née ou préviennent une contestation à naître" (1).

Elle constituent sans nul doute, l'un des moyens le plus sûr pour l'amélioration des résultats techniques. Car les assureurs trouvent un intérêt particulier dans la clôture rapide avec des débours faibles.

(1) Projet de compte rendu des travaux page 17. Colloque sur une assurance automobile plus compatible avec le développement Lomé 15-20- octobre 1979.

(1) Article 2044 du Code Civil

En France, avant la loi du 5 juillet 1985, l'on relève que c'est trois (3) dossiers sur quatre (4) qui sont transigés (1).

Au Togo, faute de statistiques, il est difficile de se faire une idée exacte du nombre de dossiers transigés. En tout cas, l'on peut penser que les assureurs n'ont pu transiger beaucoup pour la simple raison que la plupart des victimes préfèrent que leurs indemnités qui leur sont dues, soient fixées par les tribunaux.

L'examen des diverses formes par lesquelles les assureurs ont tenté d'améliorer le portefeuille automobile nous permet de dire qu'elles n'ont pas eu les effets escomptés. Elles laissent entier le problème du déficit du portefeuille automobile. Selon eux, l'adoption d'un texte législatif fixant un barème d'indemnisation des victimes ou des ayants-droit est la voie incontournable susceptible de sauver de la faillite la plupart des sociétés d'assurance opérant au Togo. C'est l'essentiel d'une note du Comité des Assureurs du Togo aux pouvoirs publics en date du 20 mai 1985. Presque quatre ans après cette note, la loi n° 89-13 du 05 juillet 1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur et le Décret n° 89-161 du 17 octobre 1989 portant Barème d'indemnisation de cette loi, ont été pris par les pouvoirs publics.

(1) S. BROUSSEAU : La loi BADINTER, guide pratique de l'indemnisation : ARGUS 1986 page 29.

CHAPITRE 2 : LES MESURES NOUVELLES PRISES
PAR VOIES LEGISLATIVES

L'étude des conditions de réalisation du portefeuille automobile nous a permis de voir que le déficit de ce portefeuille s'explique par le déséquilibre existant entre les flux d'entrée et les flux de sortie.

Comme solution, les pouvoirs publics procédaient de temps en temps à la revalorisation du tarif, mais cette manière de faire s'est toujours révélée inopérante dans la mesure où la courbe des primes suit difficilement celle des charges.

Les tentatives des assureurs ont montré rapidement leur limite.

Il semble que ce sont des solutions de fonds qu'il faut trouver pour améliorer la situation de l'automobile. Les solutions nouvelles que viennent de prendre les pouvoirs publics tiennent à la révision en profondeur du système de réparation des préjudices corporels qui repose sur les notions de faute, de la réparation intégrale et le pouvoir souverain et discrétionnaire des juges dans l'appréciation des préjudices.

Il s'agit, en réalité de la révision d'un système hérité de la colonisation qui ne répond pas entièrement aux us et coutumes et à la situation économique de nos pays.

.../...

En quoi la réforme mise en oeuvre pour le législateur togolais marque-t-elle une différence par rapport au système hérité de l'étranger ? L'analyse des différents éléments de coûts de sinistre rédéfinis par le législateur togolais permettra de répondre à cette question.

2.1 Les mesures relatives aux éléments influents sur l'indemnisation de la victime

Le point de départ de l'indemnisation nécessite une définition préalable de la faute de la victime (sauf dans un système de no-fault) et la qualification de celle-ci.

2.1.1 La faute de la victime

Le Droit connaît une échelle dans la gravité des fautes. Nous connaissons la faute classique, la faute lourde, la faute inexcusable, la faute intentionnelle etc...

Au Togo, et dans les autres pays de la C I C A, jusqu'à présent, c'est la notion de faute classique, de négligence ou de maladresse qui a été appliquée pour déterminer les responsabilités de la victime et du conducteur. Les tribunaux se fondant, en général, pour apprécier cette faute ou la déterminer sur le Code de la Route. La plupart du temps, cette faute est une infraction au Code de la Route.

Seule la faute de la victime présentant un caractère imprévisible et s'assimilant de ce fait à la force majeure permettait d'exclure totalement l'indemnisation de cette victime. Par rapport à ce cadre juridique de responsabilité, quelle appréciation peut-on faire de la loi togolaise sur les conditions d'indemnisation de la victime ?

2.1.1.1. Le maintien des notions de faute
"classique" et de responsabilité

Selon les dispositions de l'article 12 de la loi 89-13 du 5 juillet 1989 "les indemnités auxquelles la victime peut prétendre sont réduites dans la proportion de la faute incombant à cette victime dans la réalisation.

La faute de la victime est opposable à ses ayants-droits".

L'échelle de la faute reste toujours "la faute classique", celle de négligence, de maladresse de la victime. Le législateur togolais n'a pas suivi la loi française du 5 juillet 1985 qui a introduit "la faute inexcusable" dans le droit de la responsabilité civile. Cette loi dispose : "les victimes, hormis les conducteurs à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne, qu'elles ont subi, sans que puisse leur être opposée leur propre faute, à l'exception de leur faute inexcusable si elle

.../...

a été la cause exclusive de l'accident" (article 3 alinéa 1) (1).

Que ce soit la faute "classique" ou la faute inexcusable, cause exclusive de l'accident, ce qui nous mobilise plus dans cette étude, c'est l'impact de l'une ou l'autre sur le portefeuille automobile.

L'incidence financière de la faute inexcusable est loin d'être négligeable dans la mesure où l'indemnisation va jouer automatiquement à condition que la victime n'ait pas intentionnellement recherché le dommage ou n'ait pas commis une faute "d'une gravité exceptionnelle, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir la victime, de l'absence de toute cause justificative".

La faute "classique" permet de sanctionner la victime par une réduction des indemnités dont elle peut prétendre dès qu'une quelconque faute est retenue contre elle. Les indemnités sont généralement réduites dans la proportion de la faute mise à la charge de la victime. L'application de la faute "classique" conduit à écarter tout simplement la victime de l'indemnisation au cas où elle serait entièrement responsable de l'accident. C'est sur cet effet de la faute "classique" qu'une modification est intervenue dans la loi 89-13 du 5 juillet 1989 du Togo. Elle est relative à l'indemnisation des victimes entièrement responsables de l'accident.

(1) Loi 85-677 du 5 juillet 1985 ou Loi BADINTER.

2.1.1.2. L'indemnisation des victimes entièrement responsables de l'accident

Dans un régime juridique dont le fondement repose sur la notion de la faute simple comme celui mis en place pour le législateur Togolais, la faute de la victime constitutive d'un cas de force majeure permet d'exclure cette victime de l'indemnisation. Mais l'article 13 de la loi 89-13 dispose, ces victimes auront droit au remboursement de frais de traitement et en cas de décès, aux frais d'obsèques jusqu'à concurrence des sommes définies par le décret d'application.

Evidemment, ne bénéficient pas de cette disposition les victimes suivantes (1) :

- les victimes coupables de faute intentionnelle ;
- les voleurs de véhicules ;
- les non titulaires de permis.

2.1.1.3 L'analyse du régime de responsabilité institué au Togo

Le législateur togolais a adopté un système donnant à toutes les victimes, responsables ou non, une indemnité relative aux frais d'obsèques et aux frais médicaux et accordant aux non responsables des indemnités complémentaires

(1) Article 8 du Décret n° 87-103 portant application de la loi n° 86-06 du 03-06-1987 instituant une obligation d'assurance automobile au Togo.

sur un certain nombre de préjudices prévus par la loi.

Nous pensons que l'indemnisation des victimes entièrement responsables (frais médicaux, frais d'obsèques) et la réduction des indemnités des autres victimes dans la proportion de la faute leur incombant tiennent aux idées suivantes :

- La conservation de la faute exigera plus des piétons et des automobilistes, des reflexes de prudence. Le piéton encourt le risque d'être moins indemnisé ; l'automobiliste, comme sanction pourra se voir assurer dans des conditions très contraignantes (majoration de prime par le Bureau Central de Tarification).

- Quant à la prise en charge des frais médicaux ou d'obsèques pour les victimes entièrement responsables (1) la justification est celle donnée par H. GROUDEL qui dit : " Il existe une zone sociale, celle des soins médicaux, laquelle doit être mise hors du champ de discussion" (2).

Mais, ne peut prétendre à une quelconque indemnité n'importe quelle victime de la route. Seule la victime ayant la qualification de "tiers" par rapport au conducteur peut espérer recevoir une indemnité en cas d'un accident de route.

(1) Le plafond de ces frais fixé par le Décret n° 89-161 est le suivant :

- frais médicaux : 150 000
- frais d'obsèques : 100 000

(2) H. GROUDEL : L'indemnisation à la recherche d'une solution plus juste. Revue I I A Spécial n° 1 page 5

2.1.2 Les tiers, victimes garanties par
l'assurance automobile obligatoire

Il est curieux de constater que la loi n° 87/06 instituant une obligation d'assurance automobile au Togo n'est intervenue que le 3 juin 1987. Avant cette date, seule une catégorie d'usagers était obligée de souscrire à un contrat d'assurance : les T. P. V. (Transport Public de Voyageurs).

Cette loi n'édicte cependant d'obligation d'assurance que pour la responsabilité civile que peut encourir le responsable d'un accident à l'égard des "tiers". Mais qui peut être qualifié de "tiers" en Droit des Assurances ? Pour Yvonne Lambert-FAIVRE, la notion de tiers est l'une des plus imprécises en Droit (1). Cette notion n'est pas définie de manière directe. C'est pour cela que l'on constate que partout où une obligation est déjà intervenue, le législateur prend soin d'indiquer les personnes vis-à-vis desquelles la R. C. n'est pas couverte de sorte qu'à contrario elle l'est pour les dommages causés à toute autre personne. Cette prudence a guidé le législateur togolais qui, à l'article 7 du Décret n° 87-103 portant application de la loi n° 87-06, a défini les conditions dans lesquelles certaines victimes de route peuvent voir leurs dommages être réparés.

(1) Yvonne Lambert-FAIVRE, Droit des Assurances : DALLOZ,
5e édition page 379

2.1.2.1 Les personnes n'étant pas considérées comme des Tiers

- la personne conduisant le véhicule ;
- les représentants légaux de la personne morale propriétaire de ce véhicule, lorsqu'ils sont transportés dans le véhicule ;
- les salariés ou préposés des assurés responsables pendant leur service.

Traditionnellement, l'on inclue dans cette liste, les membres de la famille de l'assuré et du conducteur lorsqu'ils sont transportés dans le véhicule.

Si ces personnes ne figurent plus dans la liste des personnes exclues, c'est une conséquence majeure des dispositions de l'article 1 alinéa 3 de la loi n° 87-06 qui dispose "les membre de la famille de l'assuré et du conducteur sont considérés comme des "tiers". Cette disposition marque une extension de garantie salutare dans la mesure où elle rétrécit la liste des personnes exclues de l'indemnisation.

2.1.2.2. L'incidence de l'extension de la notion de tiers aux membres de la famille de l'assuré et du conducteur sur le portefeuille automobile

A propos de l'exclusion de l'indemnisation qui

.../...

frappe les membres de la famille de l'assuré et du conducteur, un auteur a notamment écrit :

"Il serait sans doute grand temps de procéder à une refonte des conditions générales de police d'assurance. En effet, il existe des notions qui, si elles ne sont pas dépassées sont tout au moins mal acceptées.

Le public accepte mal le fait d'exclure les membres de la famille de l'assuré transportés dans le véhicule. Il y a lieu de se demander s'il ne conviendrait pas de considérer les membres de la proche famille comme des tiers ne serait-ce que pour des raisons sociales comme cela se passe en France depuis la loi du 7 janvier 1981. Certes, une telle mesure engendrerait sans nul doute de charges supplémentaires pour les assureurs. Mais elle pourrait être compensée par une augmentation de prime mais surtout une amélioration de l'image de marque de l'assurance. Il va sans dire que par ailleurs, elle favoriserait par ricochet le développement des affaires" (1).

2.1.2.2.1. Les charges supplémentaires
pour les assureurs

Nous convenons que l'extension automatique aux membres de la famille de l'assuré et du conducteur peut avoir une incidence sur les charges des assureurs. En effet, lorsqu'on observe comment le véhicule du chef de famille est

(1) B. SOMIAN : Mémoire "l'assurance automobile dans les pays de la C I C A" juin 1986 page 36

utilisé, les membres de la famille constituent effectivement des victimes potentielles. C'est généralement le même véhicule qui conduit les enfants à l'école, la femme au marché, le chef de famille au bureau. Le risque existe donc pour les assureurs. C'est ce qui explique l'institution d'une supprime obligatoire par place de véhicule excepté les T. P. V. pour couvrir les personnes transportées en particulier les membres de la famille. Mais l'institution de cette supprime dans le tarif qui relève d'un arrêté ministériel appelle quelques remarques.

Comment peut-on être considéré comme tiers au nom de la loi et de ce fait être couvert automatiquement et se voir obligé de payer une supprime (1).

Ne sera-t-elle pas contestée par un assuré estimant ne pas avoir besoin d'une telle garantie ? Par exemple un expatrié célibataire ?

Mais devant cette évolution de la législation, il y a lieu d'examiner le sort de l'assurance "individuelle des passagers transportés" que les assurés ou conducteurs soucieux, contractaient afin de ne pas laisser leur famille dans un dénuement complet à la suite d'un sinistre corporel responsable.

(1) Arrêté n° 568 fixant le tarif automobile applicable au Togo du 25 octobre 1988.

2.1.2.2.2. Le sort de l'assurance "individuelle
passagers transportés "

C'est une assurance qui s'adresse surtout au conducteur, aux membres de la famille du conducteur ou autres passagers transportés. Elle permet le versement par l'assureur en contrepartie d'une prime, le versement d'une somme d'argent convenue en cas d'accident corporel subi pendant la période de garantie et ayant occasionné une incapacité permanente partielle ou totale ou du décès du conducteur ou des autres passagers.

C'est une garantie qui joue, que le conducteur soit ou non responsable de l'accident.

Il y a lieu de penser que l'extension de la garantie automatique aux membres de la famille de l'assuré ou du conducteur ne diminuera pas la valeur de cette assurance. L'indispensable sécurité du conducteur, qui n'est jamais couvert, passe par cette assurance. Les assureurs vont transférer sur la tête du conducteur cette assurance. D'autre part, elle est loin d'être moins attrayante et elle sera d'une grande utilité pour celui-là qui veut mieux protéger sa famille.

Voici les offres d'une Société X opérant au Togo.

Formule (n° 1)

- Décès	1 000 000
- I P T	2 000 000
- Frais médicaux	150 000

.../...

5 places - 12 mois

<u>Prime forfaitaire</u>	:	12 500
<u>Taxes</u>	+	<u>750</u>
		13 250

Nous venons de distinguer les victimes qui peuvent prétendre à une indemnisation en cas d'accident de route. Il importe maintenant de savoir les chefs de préjudice prévus par la loi togolaise dont les victimes peuvent demander réparation.

2.2 Les mesures relatives aux dommages indemnissables

La loi togolaise vise l'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur. Elle comporte donc une délimitation du cadre d'application. Les dommages matériels sont ceux qui ne sont pas visés par la loi. Néanmoins, nous nous permettons de nous attarder un instant sur ces dommages.

2.2.1 Les dommages matériels

Si le législateur ne s'est pas préoccupé des dommages matériels, il faut expliquer ce comportement par le

.../...

fait que ceux-ci, généralement soulèvent moins de problèmes dans leur règlement. Les assureurs, eux-mêmes, donnent l'impression de n'avoir pas été depuis lors inquiétés par les dommages matériels.

Mais, les assureurs ne doivent pas perdre de vue que les prix des véhicules et les pièces détachées ne cessent d'augmenter alors que le tarif matériel ne suit pas cette évolution. Les fraudes, en matière de réparation de véhicules sont très courantes.

Pour éviter que les dommages matériels ne menacent à leur tour l'existence des sociétés d'assurance, il est souhaitable que les assureurs aient leur propre garage de réparation ; qu'ils se constituent des statistiques viables portant sur l'évolution des prix des véhicules et des pièces détachées afin de convaincre plus facilement les autorités de tutelles sur une indexation des tarifs.

2.2.2. Les dommages corporels

Ce sont des dommages visés par la loi. Les dommages corporels peuvent être définis comme les dommages qui touchent à l'intégralité physique de la victime. Ils constituent, selon les assureurs en moyenne les 2/3 de la charge des sinistres (1). La prépondérance des dommages corporels dans les charges de sinistre s'explique par le fait qu'un dommage corporel entraîne la réparation d'un certain nombre de préju-

(1) Projet de compte rendu des travaux : colloqué sur une assurance automobile plus compatible avec le développement, Lomé 15-20 octobre 1979.

dices de nature différente selon que la victime est blessée ou décédée dans un accident de circulation. Il nous faut énumérer les préjudices prévus par le législateur togolais et auxquels la victime ou ses ayants-droits peuvent prétendre, à l'exclusion de tous autres (article 4 de la loi n° 89-13 du 5 juillet 1985).

2.2.2.1. Les préjudices indemnisés en cas de
blessure de la victime

Les chefs de préjudices prévus par la loi sont :

- les frais de traitement ;
- l'incapacité temporaire (I T) ;
- l'incapacité permanente (I P)
- le pretium doloris (P D) ;
- le préjudice esthétique (P E) ;
- le préjudice d'agrément (P A) ;
- le préjudice sexuel
- le préjudice juvénile
- Aide d'une tierce personne

Un nouveau préjudice a été institué : "Aide d'une tierce personne". Il faut cependant relever que le seuil de gravité à partir duquel ce préjudice est indemnisé, n'est pas précisé (1). Il reviendra certainement au médecin expert de

(1) Au Cameroun : L'indemnité n'est allouée qu'à la condition que le taux d'I P soit au moins égal à 85 % (article 12).

se prononcer sur l'opportunité d'allouer une indemnité à une personne qui assiste une victime.

2.2.2.2 Les préjudices indemnisés en cas du décès de la victime

- les frais d'obsèques ;
- le préjudice matériel ;
- le préjudice moral

Il faut relever dans la législation du Togo, l'absence des dispositions concernant l'action successorale que peuvent évoquer les héritiers de la victime directe. C'est une situation réelle qui est souvent source de discorde entre les assureurs et les héritiers que l'on devait prendre en considération (1). Nous venons de noter les préjudices indemnisables. Il importe de savoir comment ces préjudices sont indemnisés, suivant quels délais, sur quelles bases et dans quelles limites.

2.3. Les mesures relatives à l'indemnisation des préjudices

Nous allons examiner successivement les procédures de règlement et les modalités d'évaluation des préjudices corporels. C'est sans doute, les niveaux sensibles de la réforme.

(1) Au Cameroun : Seuls les frais, qu'elle qu'en soit la nature et les pertes d'I T donnent lieu à l'action successorale (article 7)

2.3.1. Les procédures de règlement

Les victimes qui souffrent cruellement dans leur chair blessée du fait du dommage subi, ne souhaitent que les indemnités leur soient allouées dans les meilleurs délais afin de mieux se soigner et atténuer leurs souffrances.

C'est pourquoi leurs doléances ont toujours porté sur les lenteurs de règlements des sinistres. Ces règlements tardifs s'expliquent par les délais longs que mettent les sociétés d'assurance pour obtenir les procès-verbaux de constat d'accident réservé au parquet pour la mise en jeu de l'action publique, par l'attente de la consolidation des victimes, les délais prolongés des procédures judiciaires etc...

Les victimes sont enclines même à penser que les assureurs tirent un certain intérêt de ces lenteurs. Les assureurs eux aussi sont pénalisés par ces lenteurs ; tout retard dans les règlements entraîne des coûts supplémentaires comme l'explique HABIB-MAKAR : "L'accroissement du coût moyen de sinistres est encore aggravé par l'effet de l'inflation et de l'érosion monétaire qui obligent les assureurs à constituer des provisions pour faire face aux jugements qui interviennent après de longs délais" (1).

En dehors des coûts supplémentaires qu'ils doivent supporter, les assureurs ne sont pas à l'abri des difficultés d'évaluation de ces provisions en raison des écarts que l'on constate très souvent dans les jugements d'une année à une autre. Or ne pas pouvoir évaluer correctement les provisions, c'est l'existence même de la société qui se trouve menacée.

(1) HABIB-MAKAR : Au colloque de Lomé sur "Une assurance automobile plus compatible avec le développement" en 1979 ARGUS n°5623 du 4/1/1980

L'impact nuisible des lenteurs des règlements tant pour les victimes que pour les assureurs n'a pas échappé au législateur, qui pour y remédier a institutionnalisé les règlements amiables aux côtés des procédures judiciaires.

2.3.1.1. L'institutionnalisation des transactions

L'une des innovations importantes contenues dans la loi togolaise est l'institution de la transaction avant la procédure judiciaire. Faut-il rappeler que sous le régime traditionnel, les parties étaient libres de transiger. C'est l'article 14 de la loi qui comporte un dispositif concernant la procédure d'indemnisation. "Avant d'engager une procédure judiciaire d'indemnisation, la victime ou en cas de décès ses ayants-droit doivent demander l'indemnisation à l'assureur du responsable". La victime disposant de 30 jours pour faire connaître son accord ou son refus sur le montant de l'indemnité proposée par l'assureur (article 15 du décret n° 89-161).

Cette procédure organisée par la loi vise à une indemnisation rapide des victimes. Aussi le respect des délais rigoureux est-il essentiel.

En effet, selon les dispositions de l'article 5 du décret n° 89-161, la date de la consolidation c'est-à-dire la date à partir de laquelle les lésions sont stabilisées doit se situer au plus tard dans les 360 jours à compter de la date de l'accident. La date doit être fixée par le médecin expert. Donc, dès qu'un certificat médical est délivré

.../...

la procédure d'indemnisation peut être déclenchée.

Les frais de traitement sont pris immédiatement en charge par les assureurs.

Mais pour que l'on assiste véritablement à l'accélération de règlement, il faudra compter avec, outre le travail du médecin expert, celui de la police judiciaire.

2.3.1.1.1. La délivrance des procès-verbaux d'accidents

Lorsqu'un accident de circulation se produit, une déclaration d'accident est faite aux assureurs. Mais, pour apprécier valablement les circonstances d'un accident et les conséquences qui peuvent en résulter, les assureurs doivent recourir au procès-verbal d'accident. Car celui-ci permet d'établir la matérialité des faits et d'identifier les victimes, les dénombrer et connaître la nature des séquelles possibles. C'est donc un document de base très précieux pour la constitution de dossier en vue d'un règlement rapide.

La diligence quant à l'obtention de ce document par les assureurs devient essentielle pour raccourcir les délais de règlement des sinistres surtout ceux qui ne sont d'une complexité majeure.

Or selon l'article 16 de la loi, la transmission des procès-verbaux est toujours réservée, comme avant la

.../...

réforme, au parquet. L'assureur ne recevra ce document que lorsqu'il aurait fait une demande au parquet. D'autre part, aucun délai n'est imparti à la police ou à la gendarmerie pour faire arriver ce document au parquet (1).

Nous pensons que le législateur aurait pu favoriser la transmission automatique des procès-verbaux aux assureurs et fixer un délai précis au terme duquel la police ou la gendarmerie doit déposer le procès-verbal soit au parquet, soit pour le compte des assureurs. La transaction aurait pu être accélérée.

Le règlement rapide des sinistres passe aussi par la fiabilité de tout document à verser dans le dossier de règlement.

2.3.1.1.2 La fiabilité des rapports médicaux et de constats d'accidents

Outre les problèmes de délais, la fiabilité des rapports de police, de la gendarmerie, des médecins experts est une condition importante à l'indemnisation rapide des victimes. Car les contestations de ces documents conduiront aux procédures judiciaires. Des actions de formation et d'information sont à réaliser de temps en temps au profit de ces personnes par les pouvoirs publics.

(1) Au Cameroun le procès-verbal d'accident doit être transmis dans un délai de 40 jours à compter du jour d'accident au parquet
..... article 2 ordonnance n° 89/005
du 13/02/89

Un autre point de désaccord, pouvant conduire à une procédure judiciaire peut être recherché autour du montant de la transaction.

2.3.1.1.3. Le montant de l'indemnité transactionnelle

L'assureur qui admet la responsabilité de son assuré, notifie à la victime le montant de l'indemnité qu'il propose (article 15 alinéa 2 du décret 89-161). La victime a trente (30) jours à partir de la date de la réception de la notification de l'assureur, pour faire connaître son accord ou son refus (article 15 alinéa 4 du décret 89-161).

Le refus de la victime peut être motivé par des cas d'insatisfaction ou de la mauvaise exécution de la transaction.

C'est le lieu de regretter l'absence dans la législation togolaise d'une procédure spécifique concernant les victimes mineurs ou majeurs en tutelle (1). Ces victimes, de leur état méritent une attention particulière. Leurs indemnités doivent à tout prix les revenir ; certains représentants légaux n'hésitant à poser des actes d'indélicatesse dans la gestion des indemnités au mépris de la protection de ces victimes.

Un cas susceptible de ralentir la procédure de règlement est celui d'accident dans lequel se trouvent impliqués plusieurs auteurs responsables.

(1) Cameroun : Le débiteur d'indemnisation doit soumettre au juge des tutelles, pour autorisation, tout projet de transaction concernant un mineur ou un majeur en tutelle article 32 alinéa 1 ordonnance n° 89/005

2.3.1.1.4. Le cas spécifique de la pluralité
d'auteurs d'accident

Il est incontestable que lorsque plus d'un véhicule est impliqué dans un accident, le règlement risque d'intervenir dans des délais longs. L'article 15 de la loi dispose que c'est "le premier assureur à être saisi par la victime aux fins d'un règlement amiable (et dûment mandaté par les autres assureurs concernés) qui doit régler le demandeur avant de réclamer la contribution des autres débiteurs concernés". En vérité, ce texte appelle à une collaboration expresse entre les assureurs à travers par exemple le COMITE DES ASSUREURS DU TOGO car la désignation de l'assureur mandaté suppose résolue la détermination des responsabilités. Faute de quoi, c'est la procédure judiciaire qui va être engagée.

2.3.1.2. La procédure judiciaire

La loi n'a pas supprimé la procédure judiciaire, mais elle n'intervient qu'en cas de désaccord entre les parties. Elle peut aussi intervenir si l'action publique est engagée avant que la victime n'ait demandé réparation à l'assureur. Dans ce cas, elle se constitue partie civile en se joignant à l'action publique. Dès lors, il importe d'examiner les conditions de distribution des indemnités par la voie judiciaire aux regards des dispositions nouvelles prises par les pouvoirs publics : l'institution d'un barème d'indemnisation.

.../...

2.3.2 Les modalités d'évaluation des préjudices

Un barème d'indemnisation a été institué pour évaluer les préjudices. Ce barème s'impose à chacun (victime, ayants-droit, assureur, juge). Ce mot de barème mérite d'être explicité tant il a suscité l'expression des sentiments souvent contradictoires.

2.3.2.1. La notion de barème d'indemnisation

Le dictionnaire LAROUSSE définit le barème comme " un recueil de tableaux numériques donnant le résultat de certains calculs". L'esprit qui se dégage de cette définition est que, le juge désormais ne peut plus se lever et décider sur le sort d'une victime sans être lié par quelque chose. L'institution du barème a pour conséquence d'enlever au juge son pouvoir souverain dans l'appréciation des préjudices que lui conférerait la notion de réparation intégrale des préjudices.

Car "réparer intégralement, c'est réparer tout dommage subi par une victime sans limitation ni restriction".

Cette notion de réparation intégrale semble avoir causé beaucoup plus de déboires aux assureurs en raison de la manière dont cette notion est comprise et utilisée par les juges : fixation des niveaux de réparation sans la prise en compte des ressources de la collectivité nationale et du revenu réel des victimes. Des sommes importantes sont allouées

.../...

à certains alors que des montants modiques sont octroyés à d'autres pour des dommages souvent similaires.

Le barème vient donc prendre le contre pied du système de la réparation intégrale par l'introduction d'une logique arithmétique et d'une norme dans le calcul des indemnités. La norme étant le S.M.I.G. (Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti) sur laquelle viendra se greffer d'autres éléments de référence propres à chaque victime (âge, taux d'I P).

Le recours au S M I G a sans doute l'avantage que ce dernier traduit généralement assez bien le niveau de vie du pays. Cette norme est appelée donc à être ajustée au fur et à mesure que le niveau de vie s'élève si l'on veut qu'il continue à présenter un intérêt certain surtout pour les victimes.

Il reste à savoir si le barème institué est à même d'assainir le portefeuille autolobile. L'application de barème à quelques dossiers réels terminés, réglés par voie judiciaire permettra de mesurer la portée du bareme.

2.3.2.2. Exemple de règlement à partir
des dossiers réels terminés

L'étude qui va suivre porte sur les dossiers terminés des années 1984 et 1985. L'objectif de cette étude,

.../...

en rouvrant ces dossiers est de voir le comportement de ceux-ci aux conditions de règlement selon le barème.

Pour tenir compte du décalage du temps entre les années des dossiers et celle de l'institution du barème nous supposons que la jurisprudence togolaise est constante.

Cette étude a nécessité l'exploitation de plus de vingt (20) arrêts de chaque année. Mais le manque d'information précise sur des éléments indispensables pour l'application du barème (l'âge des victimes) ou la qualification imprécise de la profession des victimes ou encore la pratique des condamnations "tous chefs de préjudices confondus" ont eu pour conséquence la réduction de la taille des données disponibles. Malgré ces difficultés, certains constats non négligeables ont pu être dégagés.

L'étude reste limitée aux principaux chefs de préjudices qui sont l'incapacité temporaire (I T), l'incapacité permanente (I P), le pretium doloris (P D), le préjudice esthétique (P E), le préjudice moral et le préjudice économique des ayants-droit .

2.3.2.2.1 Exemple de règlement en cas de
blessure de la victime

- . Modalité d'évaluation de l'I T (article 2 du décret
 - la victime doit rapporter la preuve de statut professionnel

- dans le cas contraire, il lui est appliqué le S. M. I. G. ;

- le plafond dans tous les cas = 20 x S M I G
 annuel soit 20 x 179 652 = 3_593_040_F_CFA

N.B. : Valeur du S M I G annuel 179 652

Arrêts de 1984	Victime	I. T.	Indem- nisation (Tribunal)	Indem- nisation (Barème)	Economie réalisable
N° 11/12/01	Commerçante	1,5 mois	30 000	-	-
N° 52/12/04	Electricien particulier	1 mois	20 000	-	-
N° 52/12/04	Revendeuse d'oeufs	3 semaines	15 000	-	-
N° 71/14/06	Maçon 100 000/mois	8 mois	800 000	-	-
N° 85/26/7	Soudeur-Tôlier	2 mois	50 000	-	-
N° 98/27/9	Etudiant 2 ans de perte scol.	2 ans	450 000	-	-
N° 125/11/10	Couturière	2 mois 1 sem.	60 000	-	-
N° 148/8/11	Ménagère	1 mois	12 000	-	-
N° 148/8/11	Ménagère	2 mois	24 000	-	-
N° 177/13/12	Chaudronnier 50 000/mois 1/3 R. C.	6 mois	200 000	-	-

.../...

Arrêts de 1985							
N° 11/10/1	Officier d'armée	12 mois	<u>1 522 697</u>	-	-	-	-
N° 11/10/1	Employé de Brasseries		40 000	-	-	-	-
N° 11/10/1	Caporal Chef	1 mois	70 000	-	-	-	-
N° 13/10/1	Bucheronne	6 mois	60 000	-	-	-	-
N° 14/14/2	Elève	3 mois	30 000	-	-	-	-
N° 58/11/4	Cultivateur	1 mois	60 000	-	-	-	-
N° 58/11/4	Cultivateur	12 mois	180 000	-	-	-	-
N° 58/11/4	Ménagère	2 mois	30 000	-	-	-	-
N° 58/11/4	Cultivateur	2 mois	30 000	-	-	-	-

Observations sur l'I. T. Dans notre étude l'indemnisation, la plus forte (officier) s'élève à 1 522 697. Le plafond fixé par le bareme est de 3 593 040. Aucune économie n'est réalisable. En terme de salaire mensuel 3 593 040 correspondrait à

$$\frac{3\,593\,040}{12} = 299\,240$$

Donc pour qu'un assureur réalise une économie sur un salarié qui gagne 299 240 par mois, il faudrait que celui-ci soit invalide plus de 12 mois.

.../...

● Modalité d'évaluation de l'I. P. (article 5 du décret)

$$I = S M I G \times \overset{\text{annuel}}{t r} \times c \times n p$$

I = Montant de l'indemnité

S M I G = Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti

t r = Taux de référence de la classe socio-professionnelle

c = Coefficient correspondant à l'âge de la victime

n p = Nombre de points, soit taux d'incapacité professionnelle rapportée à 1 %

Arrêts 1984	V I C T I M E S					Indem- nisation (Tribunal)	Indem- nisation (barême)
	Profession	Age	(C)	Taux IPP (np)	(tr)		
N° 11/12/1	Electricien particulier	24 ans	8	20	3,3 %	2 000 000	948 562
N° 71/14/06	Maçon 100 000/mois	47 ans	5	40	4,6 %	7 200 000	1 652 784
N° 75/14/06	Commerçant	42 ans	6	25	1,6 %	850 000	431 165
N° 85/26/7	Soudeur-Tôl.	37 ans	6	32,5	2,3 %	1 650 000	805 739
N° 98/27/9	Etudiant 2ans perte scol.	34 ans	7	50	9,6 %	4 200 000	6 036 307
N° 148/8/11	Ménagère	45 ans	6	5	1,6 %	100 000	86 232
N° 148/8/11	Ménagère	50 ans	5	40	2,3 %	500 000	826 399
N° 148/8/11	Cultivateur	23 ans	8	10	1,6 %	260 000	229 954
N° 177/13/12	Chaudronnier 1/3 R.C.	40 ans	6	58,3	2,3 %	1 800 000	963 585
N° 177/13/12	Pêcheur 1/3 R.C.	46 ans	5	25	1,6 %	1 000 000	239 536

.../...

Arrêts 1985	V i c t i m e s					Indem- nisation (Tribunal)	Indem- nisation (Barême)
	Profession	Age	(C)	Taux IPP (np)	t r		
N° 11/10/1	Officier d'armée	55 ans	5	50	9,6 %	17 000 000	4 311 648
N° 13/10/1	Bucheronne	60 ans	4	20	1,6 %	4 000 000	229 954
N° 40/14/2	Instituteur- Adjoint	35 ans	7	25	3,3 %	1 500 000	1 037 490
N° 41/14/2	Elève	7 ans	9	6	1,6 %	150 000	155 219
N° 44/11/4	Elève perte d'une année	16 ans	8	15	1,6 %	525 000	344 932
N° 58/11/4	Cultivateur	45 ans	6	20	1,6 %	600 000	344 932
N° 58/11/4	Cultivateur	58 ans	4	50	2,3 %	1 100 000	826 399
N° 58/11/4	Ménagère	45 ans	6	25	1,6 %	759 000	431 165
N° 58/11/4	Cultivateur	19 ans	8	25	1,6 %	800 000	574 086
N° 58/11/4	Ménagère	21 ans	8	20	1,6 %	650 000	459 909

.../...

Observations sur l'I P L'application du barème est favorable aux assureurs ; ils réalisent des économies sur les charges de ce poste surtout sur les montants importants comme on peut le constater dans le tableau ci-dessus.

L'indemnisation de ce poste a toujours fait l'objet de critiques parce que les inégalités sont frappantes entre les victimes ayant un même taux d'I. P. Un paysan ne recevait pas autant qu'un cadre. La raison résidait dans le fait que l'indemnité qu'alloue le juge répare à la fois le préjudice physiologique et le préjudice économique et que finalement c'est la situation sociale qui influence énormément l'indemnisation.

Sur ce point précis d'I P, l'inconvénient de l'indemnisation traditionnelle peut être relevé à l'encontre du barème dans la mesure où il permet de combiner l'indemnisation du préjudice économique et du préjudice physiologique. Le calcul de l'indemnité étant fonction outre du S M I G, du niveau des diplômes, on constate que le barème a introduit une classe de privilégiés à savoir les étudiants et élèves qui en principe ne peuvent que justifier difficilement la perte économique. Il est souhaitable que l'on distingue le préjudice économique de celui du préjudice physiologique si l'on veut réaliser une certaine justice.

.../...

● Modalité d'évaluation du pretium doloris
(article 7 du Décret)

$$I = S M I G \times tr \times n p$$

(annuel)

(I = Indemnité
(S M I G = Salaire Minimum
(Interprofessionnel
(Garanti
(
(tr = Taux de Reference
(lié au grade
(
(n p. = Nombre de points,
(soit d'incapacité
(fonctionnelle rap-
(porté à 1 %
(

Profession : victime	Qualifica- tion du P D	Tarif d'IP (np)	(t r)	Indem- nisation (Tribunal)	Indem- nisation (Barême)
Caporal-Chef	Très léger	4	Néant	50 000	0
Ouvrier	Léger	4	0,55 %	60 000	3 952
Chauffeur		28,75		100 000	49 584
Bucheron		20		100 000	34 493
Elève		15		100 000	25 876
Electricien praticien		20	0,96 %	150 000	34 493
Employé (Brasserie)	Modéré	14,5		100 000	25 007

.../...

(Pêcheur	:	:	:	:	:)
((1/3 R C)	:	:	25	:	60 000	28 744)
(:	:	:	:	:)
(Ménagère	:	:	20	:	100 000	43 116)
(:	:	:	:	:)
(Cultivateur	:	:	50	:	100 000	86 233)
(:	:	:	:	:)
(Ménagère	:	:	25	:	100 000	43 116)
(:	:	:	:	:)
(Cultivateur	:	:	25	:	100 000	43 116)

(Maçon	:	:	40	:	300 000	143 722)
(:	:	:	:	:)
(Soudeur -	:	:	:	:	:)
(Tôlier	:	Important	32,5	:	200 000	116 774)
(:	:	:	:	:)
(Chaudronnier	:	:	:	:	:)
((1/3 R C)	:	:	58,3	:	200 000	139 649)
(:	:	:	2 %	:)
(Sergent	:	:	:	:	:)
(Musicien	:	:	64	:	500 000	229 954)
(:	:	:	:	:)
(Elève	:	:	35	:	250 000	125 756)
(:	:	:	:	:)

(Officier	:	:	:	:	:)
(d'armée	:	Très grave	50	:	600 000	494 043)
(:	:	:	5,5 %	:)
(Elève (2 ans	:	:	:	:	:)
(de perte sco-	:	:	:	:	:)
(laire)	:	Très sérieux	50	:	1.000.000	494 043)
(:	:	:	:	:)

Source : Arrêts de 1984 et 1985 Cour d'Appel du Togo.

.../...

Observation sur le (P D) : On note un écart très significatif à l'avantage des assureurs.

. Modalité d'évaluation de préjudice esthétique (P E)
(article 8 du décret)

$$I = X \cdot \text{SMIG ANNUEL}$$

Profession victime	Qualifica- tion du (P E)	x	Indem- nisation (Tribunal)	Indem- nisation (Barème)
Ménagère	Léger	0,84	100 000	150 908
Chauffeur	Modéré	1,64	500 000	294 629
Gendarme			100 000	294 629
Elève			100 000	294 629
Elève 2 ans de perte scolaire	Très important	14,44	1 800 000	2 954 175

Source : Arrêts 1984 et 1985 Cour d'Appel du Togo

.../...

Observation sur le (P. E.) : Le préjudice sera désormais indemnisé selon une échelle de 150 908 (léger) à 2 954 175 (très important). Faute de statistiques abondantes, il est difficile de dire que l'avantage ne sera pas au profit de l'assureur comme semble l'indiquer le tableau. En fait le coût à charge de l'assureur sera plus fonction du travail du médecin expert qui doit qualifier le préjudice.

2.3.2.2.2. Exemple de règlement en cas du décès de la victime

Il faut définir la qualité des personnes qui doivent prétendre à être indemnisés en cas de la mort de la victime directe.

Les ayants-droit

Un accident mortel en Afrique pose le problème d'identification des personnes à charge en raison de la taille de la famille africaine qui s'étend souvent jusqu'aux cousins et neveux éloignés. L'indemnisation de toutes ces personnes est l'une des causes qui contribuent au déficit du portefeuille automobile. D'où la nécessité de définir qui est ayant-droit.

L'ayant droit tel qu'il est défini à l'article 11 de la loi est "toute personne envers qui le défunt était tenu d'une obligation alimentaire". Devant une définition assez large de l'ayant-droit, c'est sans doute le plafonnement institué par le barème qui permettra de maîtriser le coût des indemnités à allouer aux ayants-droit.

.../...

* Les règles d'indemnisation des ayants-droit

- Les frais médicaux exposés, avant le décès seront payés sur production des pièces justificatives ;
- Les frais funéraires sont plafonnés à 100 000 F.

C'est de l'indemnisation du préjudice moral et du préjudice matériel qu'on peut apprécier l'incidence du barème sur les coûts au titre de ces préjudices.

. Modalité d'évaluation du préjudice matériel

(article 11 du décret)

I = 7 x S M I G annuel pour une victime sans qualification ou disposant d'un certificat d'études primaires

ou 14 x S M I G annuel pour une victime titulaire d'un diplôme d'études secondaires ou équivalent sur le plan technique ou justifiant d'un niveau social équivalent :

ou 30 x S M I G annuel pour une victime disposant d'un diplôme d'études supérieures ou justifiant d'un niveau social équivalent.

.../...

. Modalité d'évaluation du préjudice moral

(article 12 du décret)

I = 25 % du S M I G annuel par ayant droit

($\frac{25 \times 179\ 652}{100} = 44\ 913\ \text{F CFA}$)

100

Plafond : 2 x S M I G annuel pour l'ensemble
des ayants-droit

(2 x 179 652 = 359 304)

Cas n° 1 :

Victime : une commerçante 45 ans, 10 ayants-droit

	INDEMNISATION TRIBUNAL		INDEMNISATION BAREME	
ARRET	Préjudice matériel	Préjudice moral	Préjudice matériel	Préjudice moral
N° 75 du 14/6/84	2 750 000	2 150 000*	2 515 128	359 304
TOTAL	4 900 000		2 874 432	

.../...

Cas n° 2 :

Victime : une commerçante 31 ans, 9 ayants-droit

ARRET	INDEMNISATION TRIBUNAL		INDEMNISATION BAREME	
	Préjudice matériel	Préjudice moral	Préjudice matériel	Préjudice moral
N° 75 du 14/6/84	3 600 000	1 850 000	2 515 128	359 304
TOTAL	5 450 000		2 874 432	

Observations : Le barème est plus que favorable aux assureurs. Le plafond fixé pour le préjudice moral est très frappant : 359 304 pour l'ensemble des ayants-droit (dans l'ancien système, le préjudice moral d'un conjoint seul était aux environs de 400 000). Au regard de ce montant qui paraît modique il y a lieu de se demander si le législateur n'a pas été trop proche d'une suppression pure et simple de ce préjudice moral! En vérité, c'est l'éternel problème, à savoir la preuve de la réalité de la douleur qui est posé. Pour notre part, une démarcation devrait être faite entre la famille directe (conjoint et enfants) de la victime et les cousins, neveux etc...

La persistance du déficit du portefeuille automobile a contraint les pouvoirs publics à réviser les méthodes traditionnelles de réparation des préjudices corporels. La mesure la plus

.../...

importante est sans doute l'adoption des méthodes forfaitaires de fixation des indemnités prenait-on ainsi le contre pied du droit commun. Les lenteurs dans les règlements de sinistres qui ternissent l'image des assureurs peuvent être atténuées avec l'institution d'une transaction avant toute procédure judiciaire ; l'extension de la notion des "tiers" aux membres de la famille de l'assuré et du conducteur, l'indemnisation des victimes entièrement responsables sont des dispositions qui méritent d'être relevées. Mais le but étant de résorber le déficit, il importe de s'interroger sur la portée de toutes ces mesures.

DEUXIEME PARTIE :

La portée des solutions nouvelles

Le problème central de la branche d'assurance automobile qui a forcé les pouvoirs publics à intervenir est bien connu ; c'est le déséquilibre entre les primes et les charges de sinistres. Dans le chapitre précédent, nous avons passé en revue les mesures fondamentales qui ont été prises. Il reste à s'interroger sur l'opportunité de ces mesures dans la voie de l'assainissement de la branche automobile.

Il nous faut faire alors le bilan de toutes les mesures, et confronter les mesures génératrices de gains d'une part et celles qui sont sources de charges nouvelles pour les sociétés d'assurance. Et puis, il y a lieu de se demander, quelle est la part de ces mesures vis-à-vis de la pensée suivante : "Les solutions à la situation de l'automobile en Afrique se situent entre deux pôles extrêmes ; selon que l'on souhaite favoriser les victimes ou au contraire alléger les charges de la collectivité" (1).

(1) H. MARGEAT : Au colloque de Lomé sur "une assurance automobile plus compatible avec le développement" en 1979 Argus n° 5623 du 4/1/1980.

CHAPITRE 1 : INCIDENCES FINANCIERES DES MESURES NOUVELLES

Afin de dégager l'impact réel des mesures nouvelles sur le déficit automobile, il y a lieu de procéder à un arbitrage entre les gains réalisables par les assureurs et les nouveaux coût économiques mis à leur charge. Nous tenterons aussi de saisir, selon les victimes les répercussions d'ordre psychologique de ces mesures.

1.1 Les coûts de l'intervention

DISPOSITIONS SUSCEPTIBLES DE CREER DES CHARGES NOUVELLES POUR LES ASSUREURS	OBSERVATIONS QUANT A L'IMPACT REEL DE CES DISPOSITIONS SUR LE PORTEFEUILLE AUTOMOBILE
Extension de la notion de Tiers aux membres de la famille de l'assuré et du conducteur	<ul style="list-style-type: none">. La manière dont est utilisé le véhicule de famille constitue sans doute un risque assez important. C'est le même véhicule qui dépose les enfants à l'école, la femme au marché, le chef de famille au bureau. En cas d'accident mortel il est à craindre un nombre élevé d'ayants-droit, le législateur n'a pas défini de façon précise ces personnes

.../...

	<p>Mais étant donné que le chef de famille paie une surprime obligatoire (1 800 F par place Tarif Arrêté n° 568 du 25/10/88) les charges potentielles que les assureurs doivent faire face ne sont que la contre partie du prix reçu</p>
<p>Indemnisation des victimes entièrement responsables</p>	<p>Il y a lieu de croire que l'indemnisation de ces victimes étant limitée seulement aux frais médicaux (blessure) et aux frais d'obsèques (décès) pour des montants plafonnés respectivement à 150 000 et 100 000 n'est pas de nature en toute vraisemblance à mettre à genou de nouveau les sociétés d'assurance.</p>
<p>"Aide d'une Tierce Personne"</p>	<p>Si la perspective de cette charge n'est pas à écarter, il y a beaucoup de chance qu'elle ne soit pas une charge répétitive, fréquente. Ici aussi, il y a lieu de penser que ce préjudice ne peut pas être source de lourdes charges pour les sociétés</p>

.../...

Les observations faites dans le tableau ci-dessus conduisent à nous demander si les mesures présentées comme source de nouvelles charges sont à même de menacer la survie des sociétés d'assurance. Nous répondons par la négative au vu des poids réel de charge que chaque disposition est porteur.

1.2 L'économie de l'intervention

La détermination des écarts entre l'indemnisation par voie judiciaire et celle du barème est importante pour apprécier l'impact de ces deux méthodes d'indemnisation sur le portefeuille automobile.

Nous nous appuyons sur les résultats de l'étude des dossiers terminés de 1984 et 1985 pour apprécier ces deux méthodes d'indemnisation.

. L'Incapacité Permanente

Nombre de Victimes	COUT GLOBAL		Gains réalisables
	Tribunal	Barême	
21	43 785 000	21 582 743	+ 22 302 257

.../...

. Pretium Doloris

Nombre de Victimes	COUT GLOBAL		Gains réalisables
	Tribunal	Barême	
19	4 170 000	2 153 051	+ 2 016 949

. Préjudice Esthétique

Nombre de Victimes	COUT GLOBAL		Gains réalisables
	Tribunal	Barême	
5	2 600 000	3 988 970	- 1 388 970

.../...

. Préjudice moral

Indemnisation des ayants-droit de 2 victimes	COUT GLOBAL		Gains réalisables
	Tribunal	Barême	
1ère victime 10 ayants-droits	2 150 000	(plafond) 359 304	1 790 696
2e victime 9 ayants-droit	1 850 000	(plafond) 359 304	1 490 696
TOTAL	4 000 000	718 608	+ 3 281 392

. Préjudice matériel

	COUT GLOBAL		Gains réalisables
	Tribunal	Barême	
1ère victime 10 ayants-droit	2 750 000	2 515 128	234 872
2e victime 9 ayants-droit	3 600 000	2 515 128	1 084 872
TOTAL	6 350 000	5 030 256	+ 1 319 744

.../...

L'étude comparative des coûts de sinistres montre que le barème présente un coût moindre par rapport aux décisions judiciaires.

Lorsqu'on observe bien les écarts (gains en faveur des assureurs), l'importance de ceux-ci est telle que nous puissions dire que le barème permettra sans nul doute avec des assureurs conscients du rôle qui est désormais le leur, d'assainir la situation de l'automobile au Togo.

Mais l'incidence du barème n'est pas seulement financière. Le barème a entraîné des répercussions sur le plan moral et social.

1.3 L'impact socio-culturel de la limitation des réparations des préjudices corporels

Les répercussions d'ordre psychologique de la limitation des réparations des préjudices corporels ne doivent pas être sous-estimées. Les victimes qui voient leurs indemnités plafonnées ne penseraient-elles pas que l'on veut rentabiliser les compagnies d'assurance à leur détriment ? Des nuances sont à faire car si résistance il y aura à ces limitations, elle ne viendra d'abord que des catégories aisées dont la situation personnelle influençait les décisions judiciaires comme le montre le tableau ci-dessous.

.../...

L'Incapacité Permanente

Arrêts	Victime (profession)	Taux d'IP	Age	Tribunal	Barème
N° 11/10/4/85	Officier d'armée	50 %	50 ans	17 000 000	4 311 648
N° 71/14/6/84	Entrepreneur	40 %	47 ans	7 200 000	1 652 784
N° 40/14/2/85	Instituteur Adjt	25 %	35 ans	1 500 000	1 037 490
N° 58/1/4/85	Cultivateur	25 %	19 ans	800 000	574 086
N° 58/1/4/85	Ménagère	25 %	45 ans	750 000	431 165

Pour le plafonnement frappant le préjudice moral, il y a lieu de dire que toutes les victimes riches ou pauvres à travers l'indemnisation de leurs ayants-droit sont "perdantes". Il faut souligner, au-delà de ces remarques plutôt le côté salubre qui se résume par la recherche d'une certaine harmonisation des montants des indemnités.

Le barème est apparu comme le remède énergique qu'il fallait contre les charges de sinistres trop importantes de l'automobile. Aussi est-il souhaitable que ces charges puissent être améliorées par une appréciation plus rigoureuse du taux d'incapacité des préjudices corporels, par une imputation correcte à chaque victime de la part de responsabilité lui incombant enfin par une gestion efficace des délais par l'assureur afin d'éviter de payer les intérêts de retard.

.../...

CHAPITRE 2 : L'INFLUENCE DU COMPORTEMENT DES DIFFERENTS
INTERVENANTS DANS LE PROCESSUS D'INDEMNISATION

Le propre de tout système est d'avoir ses exigences. Les exigences de la nouvelle procédure contraignent les assureurs aux règlements rapides des sinistres par le mécanisme de la transaction. Toute inertie ou action de leur part étant sanctionnée par le paiement des intérêts de retard au taux légal.

Cependant, l'assureur ne peut verser rapidement les indemnités aux victimes que s'il dispose d'une bonne trésorerie ; que s'il dispose d'excellents professionnels de règlement amiable ; qu'il ait auparavant reçu les rapports de constat d'accident de la police ou de la gendarmerie et d'expertise de médecin.

Ces documents ont une incidence sur les coûts de sinistre.

2.1 L'influence des actes de procédure
sur les coûts de sinistres

Dans les lignes qui vont suivre nous tenterons de montrer comment la qualité du travail de la police judiciaire d'une part et celui du médecin expert d'autre part influe sur les coûts de sinistre.

.../...

2.1.1. Les procès-verbaux de la police judiciaire

L'article 2 de la loi n° 89-13 dispose que :
"les indemnités de la victime sont réduites dans la proportion de la faute qui lui incombe. Cette faute est aussi opposable à ses ayants-droit ". Ceci, montre l'importance que peut avoir le procès-verbal de constat d'accident sur les coûts de sinistres selon que la police ou la gendarmerie atteste que la faute incombe entièrement ou partiellement à la victime. Or concernant la qualité de services de la police dans nos pays un auteur écrit : "en Afrique, la police ou la gendarmerie n'est pas souvent en mesure de constater avec efficacité les accidents de route, en particulier ceux qui surviennent en dehors des périmètres des grandes villes, faute de moyens et de l'expérience nécessaire. Les procès-verbaux d'accidents sont souvent dressés après que les traces des accidents ont disparu. En outre, la valeur et la crédibilité des témoignages sur lesquels les procès-verbaux sont basés laissent à désirer en raison de l'ignorance et de l'esprit de partialité qui rendent difficile la description exacte de la matérialité des faits. Dans ces conditions la détermination de la responsabilité de chacun devient difficile et aléatoire" (1).

Que peut l'assureur contre l'aléa dans la détermination des responsabilités ? Pas grand'chose. Mais, contre le manque d'expérience de la police et de moyens, il semble que ce sont les pouvoirs publics qui sont plus invités à trouver des solutions à ces difficultés en assurant la formation, l'information des policiers et surtout en mettant des moyens d'interventions rapides à leur disposition. Il est indéniable que les assureurs peuvent apporter leur contribution dans la recherche de ces solutions.

(1) HABIB-MAKAR : Au colloque de Lomé sur "Une assurance plus compatible avec le développement" en 1979, Argus n° 5623 du 4/1/1980

2.1.2. Les rapports médicaux

La qualité des rapports médicaux a un impact direct sur les coûts de sinistres. Exemple : Un médecin fixe à 32 % le taux d'incapacité d'une victime au lieu de 30 %.

. Victime = Manoeuvre de 20 ans

taux = 30 % ; l'indemnité = $179\ 652 \times 1,6 \% \times 8 \times 30 = 689\ 863$

taux = 32 % ; l'indemnité = $179\ 652 \times 2,3 \% \times 8 \times 32 = 1\ 057\ 791$

Dans cet exemple le manque de rigueur dans l'appréciation du préjudice fera supporter à l'assureur un coût ^{supplémentaire} de
(1 057 791 - 689 863 = 367 928)

Un risque de dérapage financier est à craindre si les rapports médicaux montrent beaucoup de faiblesse. Seules les actions de formation et d'information des médecins experts permettront de rendre plus fiables les rapports d'expertises.

Nous venons de voir le rôle de la police, de la gendarmerie, du médecin expert au niveau des coûts de sinistres. Il reste à examiner celui de l'assureur lui-même dans l'amélioration des coûts de sinistres.

2.2 : L'influence du comportement de l'assureur sur les coûts de sinistres

L'institutionnalisation des règlements amiables comporte une contrainte essentielle pour l'assureur. Celle de verser dans un délai de 30 jours l'indemnité à la victime à compter du protocole d'accord.

.../...

L'assureur, pour pouvoir affronter aisément cette contrainte doit disposer non seulement d'une trésorerie adéquate, mais aussi d'un personnel qualifié pour mener à bien les transactions.

2.2.1. La nécessité d'une trésorerie adéquate

La nécessité d'une bonne trésorerie exige que l'on regarde de près les facilités de paiement de primes que la société d'assurance accorde souvent aux assurés, et le taux de recouvrement des primes arriérées. Ces deux situations peuvent constituer des freins dans la mobilisations des créances.

"Faut-il imputer entièrement à la crise économique le taux fort de primes impayées qu'enregistrent actuellement les compagnies d'assurance dans leur chiffre d'affaires ? (1).

La crise économique n'explique pas à elle seule cette situation. D'autres raisons tiennent à un manque d'une politique d'octroi de crédit rigoureuse et à la faiblesse du réseau commercial interne.

Un autre fait qui provoque une tension dans la trésorerie des compagnies d'assurance, est le reversement tardif des primes encaissées par les intermédiaires. Un changement de comportement doit intervenir à ce niveau.

Outre les problèmes de mobilisations de créances, la transaction nécessite aussi un personnel approprié pour cette procédure de règlement.

(1) M. Paul TSALA : "Interview dans Cameroon Tribune au lendemain de la 16ème Conférence Annuelle de l'O A A (Organisation des Assurances Africaines).

2.2.2. La nécessité de former d'excellents professionnels de la transaction

Les assureurs doivent, pour régler rapidement les indemnités, cultiver de nouvelles règles de travail et de comportement. La loi n° 89-13 n'ayant pas prévu par exemple des cas de la délivrance automatique aux assureurs des procès-verbaux d'accidents mais au parquet, l'assureur doit veiller à l'obtention de ce document. "Un préjudice s'apprécie sur le terrain non derrière un bureau" (1). La capacité des agents d'une société à mener une transaction sera d'une contribution importante dans le processus d'indemnisation. Car une compagnie d'assurance dont le taux d'insatisfaction ou d'échec dans des transactions sera très élevé risque d'avoir une mauvaise image de marque au sein du public. Mais, c'est aussi important pour une compagnie d'assurance d'éviter d'être sanctionnée pour paiement tardif des indemnités.

2.3 Les sanctions de l'action tardive de l'assureur

Les assureurs peuvent être astreints à payer des intérêts aux victimes pour non versement des indemnités dans le délai imparti (30 jours) après conclusion d'un accord ou après production des pièces justificatives pour remboursement des frais médicaux ou des pertes de salaires. Ils peuvent l'être aussi en cas de confirmation par la Cour d'Appel d'un jugement de Première Instance. Donc les assureurs ne doivent

(1) M. Henri MARGEAT : Au colloque de Lomé sur "Une assurance plus compatible avec le développement" Argus n° 5623 du 4/1/1980.

porter les débats devant la Cour d'Appel que s'ils pensent réellement avoir gain de cause.

Dans tous les cas, il sera vraiment regrettable que pour des raisons de mauvaise gestion et d'organisation des tâches de travail, une compagnie d'assurance soit amenée à supporter des dommages et intérêts. Car ceux-ci constituent des éléments du coût de sinistres.

Si la qualité du travail des médecins-experts, des agents de la police judiciaire peut éviter certains dérapages financiers aux assureurs, il apparait que les assureurs eux-mêmes ont un rôle très déterminant dans le processus d'indemnisation : respect des délais, exécution correcte des transactions etc..., en un mot les assureurs doivent montrer leur capacité d'assumer les conséquences de l'intervention du législateur.-

CONCLUSION GENERALE

"Vous importez une méthode et des chiffres que notre propre économie est presque incapable de supporter" (1). La situation de l'automobile dans la plupart des pays de la C I C A semble donner raison à l'auteur de cette pensée.

Comme nouvelle méthode pouvant fléchir les chiffres des indemnités de l'automobile, les pouvoirs publics togolais ont mis en oeuvre un système forfaitaire et plafonné d'indemnisation des préjudices corporels.

Il s'agissait donc pour nous de relever dans une première approche les innovations apportées par les pouvoirs publics par rapport à la "méthode importée" (système traditionnel d'indemnisation).

Nous avons souligné, l'institutionnalisation des règlements amiables, l'extension de la notion de "tiers" aux membres de la famille de l'assuré et du conducteur, l'indemnisation des victimes entièrement responsable (le droit de la victime à l'indemnisation reste toujours limitée à la faute qui lui incombe dans la survenance de l'accident alors que partout la tendance va vers la faute inexcusable), l'apparition d'un nouveau chef de préjudice "AIDE A UNE TIERCE PERSONNE".

(1) Henri MARGEAT : Au colloque de Lomé sur "une assurance plus compatible avec le développement" Argus n° 5623 du 4/1/1980.

La modification fondamentale a porté sur les méthodes d'évaluation des indemnités. Un barème qui fixe les bases d'évaluation et les plafonds d'indemnisation a été institué.

Ce barème est considéré comme le remède qui s'impose pour assainir la situation de la branche automobile au Togo.

C'est pourquoi dans une deuxième approche, l'essentiel de notre travail a consisté à rechercher dans quelle mesure le barème peut permettre de comprimer les charges de sinistres des compagnies d'assurance en automobile :

D'abord en enlevant aux juges leur pouvoir souverain dans la fixation des montants des indemnités puisque le barème leur est opposable.

Ensuite en permettant par le biais des méthodes forfaitaires de calcul des indemnités de limiter les montants des réparations des victimes.

Du coup s'impose l'analyse des répercussions d'ordre psychologique que ces limitations peuvent provoquer chez les victimes. Les catégories aisées qui voient leurs indemnités réduites fortement que quiconque n'auraient pu cacher leur sentiments défavorables.

En tout état de cause, par ces compressions des montants des indemnités des victimes, l'objectif essentiel visé est la résorption du déficit automobile.

Il y avait nécessité de porter un jugement de valeur sur les économies susceptibles d'être obtenues par les assureurs

.../...

grâce à la compression des charges de sinistres par l'entremise du plafonnement des indemnités.

C'est dans cette optique que nous avons soumis un certain nombre de dossiers réels déjà terminés et réglés par voie judiciaire aux méthodes de calcul du barème pour voir le coût qui en résulterait.

Comme on a pu le constater dans le développement, le barème donne un moindre coût.

Mais seule l'importance des écarts entre ces deux modes d'indemnisation peut permettre de mesurer l'ordre de grandeur de réduction des charges de sinistres. Des écarts très significatifs du moins en valeur absolue sont notés en faveur des assureurs. Ces écarts se justifient par des limitations particulièrement prononcées dont certains chefs préjudicieux ont fait l'objet. Nous pensons notamment au préjudice moral qui en raison de l'étendue de la famille africaine était un facteur d'aggravation des charges de sinistres.

C'est fort de tous ces constats qu'à l'ultime question de savoir si le barème va permettre d'établir les équilibres rompus, puis d'assainir la situation de la branche automobile nous pensons qu'il y a de réelles chances que cet objectif soit atteint à très brève échéance. A condition toutefois que les hécatombes qui se produisent sur les routes diminuent, que les assureurs aient la volonté et la capacité d'assumer toutes les conséquences de l'intervention : manifester une sollicitude particulière à l'égard des victimes qui subissent des souffrances physiques. L'image de marque des assureurs est à ce prix.

.../...

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

I - Manuels

- 1 - Lambert FAIVRE : Droit des Assurances, Dalloz 1985
5e édition
- 2 - Jean BEDOUR : Précis des accidents d'automobile
1977, L'argus, 6e édition
- 3 - PICAR et BESSON : Les assurances terrestres en Droit
français, 1975, Tome 1er 4e édition
- 4 - Serge BROUSSEAU : La Loi BADINTER ; guide pratique
de l'indemnisation, argus 1986

II - Mémoire

- BOGNAN E. SOMIAN : L'assurance automobile dans les pays
de la C I C A juin 1986

III - Revue

- 1 - Revue I I A
- 2 - Revue argus
- 3 - Revue Finances et Développement

.../...

IV - Articles

- J. BAKAM : La réforme du système indemnitaire des préjudices corporels suite aux accidents de la circulation : cas du Cameroun ;
- DIOP BASSIROU : Reflexions sur une révolution manquée au Sénégal ; la forfaitisation de la préparation des préjudices corporels en matière d'accident d'auto revue I I A n° 7 - 8 page 24 ;
- HABIB MAKAR : La situation de l'assurance automobile en Afrique argus n° 5623 page 17
- Henri MARGEAT : Un système d'estimation du préjudice corporel argus n° 5623 page 21
- IBATA Raymond : L'indemnisation des préjudices corporels face aux contraintes de la gestion technique - revue I I A Spécial n° 1 page 26

V - Textes législatifs

Lois

- Loi n° 87/06 instituant une obligation d'assurance "en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur" au Togo ;

.../...

- Loi n° 89-13 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur ;

Décrets

- Décret n° 87-103 portant application de la loi n° 87/06 ;
- Décret n° 89-161 portant barème d'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par les véhicules terrestres à moteur.

Ordonnance

Ordonnance n° 89/005 du 13/12/89 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation (Cameroun).

Arrêté

Arrêté n° 568 fixant le tarif automobile applicable au Togo.

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

REPUBLIQUE TOGOLAISE

Union-Paix-Solidarité

MINISTERE DE L'ECONOMIE

ET DES FINANCES

Direction des Assurances

L O I N° 87/06

Instituant une Obligation d'Assurance
"en matière de Circulation de Véhicu-
les Terrestres à Moteur" au T O G O.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté :

Le Président de la République Promulgue la Loi dont la teneur suit :

Article 1er.- Toute personne physique ou toute personne morale autre que l'Etat et les Collectivités Publiques Locales, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques et semi-remorques est impliqué, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par décret pris en Conseil des Ministres.

Cette assurance doit être souscrite auprès d'une entreprise d'assurance agréée au Togo pour pratiquer les opérations d'assurance contre les accidents résultant de l'emploi des véhicules automobiles.

Les membres de la famille du conducteur et de l'assuré sont considérés comme des tiers au sens du premier alinéa du présent article.

Article 2.- Les dispositions de l'article 1er de la présente Loi ne sont pas applicables aux dommages causés par les véhicules circulant sur les rails.

Article 3.- Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article 1er sera puni d'une amende de 10.000 à 100.000 francs.

Tout propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur, de remorque et semi-remorque qui aura effectué des transports de voyageurs à titre onéreux, sans avoir au préalable satisfait à l'obligation d'assurance, sera puni d'un emprisonnement de deux mois à un an et d'une amende de 50.000 à 300.000 francs ou de l'une de ces deux peines seulement. En outre le véhicule non assuré sera mis en fourrière. Sa restitution ne pourra être obtenue que sur production de l'un des documents prévus à l'article 6.

Article 4.- Quiconque pour apporter la preuve que l'obligation d'assurance a été satisfaite aura produit de faux documents ou se sera rendu coupable de fausses déclarations sera puni conformément aux dispositions du Code Pénal.

Article 5.- Si la juridiction civile est saisie d'une contestation sérieuse portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, la juridiction pénale appelée à statuer sur le délit prévu à l'article précédent surseoir à statuer jusqu'à ce qu'il ait été jugé définitivement sur ladite contestation.

Article 6.- Sous peine d'une amende de 5.000 francs, tout conducteur d'un véhicule visé à l'article 1er doit, dans les conditions prévues aux alinéas ci-après, être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'obligation prévue audit article a été satisfaite ou que le véhicule appartient à l'Etat ou aux collectivités publiques locales:

Cette présomption résultera de la production aux fonctionnaires ou agents chargés de constater les infractions à la police de la circulation, d'un des documents dont les conditions d'établissement et de validité seront fixées par décret prévu à l'article 11.

Si le conducteur n'est pas en mesure de présenter ce document, l'agent verbalisateur le mettra en demeure de le produire dans un délai de quarante huit heures faute de quoi le procès verbal sera transmis au parquet aux fins des poursuites contre le propriétaire du véhicule. Mention de cette mise en demeure sera portée au procès verbal. A défaut de présentation du document justificatif susvisé, la justification pourra être fournie aux autorités judiciaires par tous moyens sauf le serment.

Article 7.- L'assureur qui reçoit une demande de document justificatif doit délivrer celui-ci dans un délai de dix jours sous peine d'une amende de 30.000 francs.

Article 8.- Lorsqu'il apparaît, à l'occasion d'un accident, qu'il n'a pas été satisfait à l'obligation d'assurance instituée par la présente Loi, la victime sera fondée à procéder avec l'autorisation du juge, à la saisie du véhicule en cause, et de tous autres biens meubles appartenant au civilement responsable, soit à titre conservatoire soit par opposition entre les mains des tiers.

Article 9.- Toute personne assujettie à l'obligation d'assurance qui, ayant sollicité la souscription ou la modification d'un contrat déjà souscrit lorsque cette modification est demandée en vue de satisfaire à l'obligation d'assurance, auprès d'une entreprise d'assurance dont les statuts n'interdisent pas la prise en charge du risque en cause en raison de sa nature, se voit opposer un refus, peut saisir le bureau central de tarification dont les conditions de constitution et les règles de fonctionnement seront fixées par le décret prévu à l'article 11 ci-après.

Le Bureau Central de Tarification a pour rôle exclusif de fixer le montant de la prime moyennant laquelle l'entreprise d'assurance est tenue de garantir le risque qui lui a été proposé. Il peut, dans les conditions qui seront fixées par le décret sus-visé, déterminer le montant d'une franchise, qui reste à la charge de l'assuré.

Toute entreprise d'assurance ayant maintenu son refus de garantir un risque dont la prime aura été fixée par le Bureau Central de Tarification sera considérée comme ne fonctionnant plus conformément à la réglementation en vigueur et encourra le retrait d'agrément prévu à l'article 5 de l'ordonnance n°36 du 12 août 1968.

Article 10.- Est nulle toute clause des traités de réassurance tendant à exclure certains risques de la garantie de réassurance en raison de la tarification adoptée par le Bureau Central de Tarification.

Article 11.- Un décret pris en Conseil des Ministres fixera les conditions d'application de la présente Loi notamment l'étendue de la garantie que devra comporter le contrat d'assurance, les modalités d'établissement et de validité des documents justificatifs prévus pour l'exercice de contrôle, ainsi que les obligations imposées aux utilisateurs de véhicules en circulation internationale munis d'une immatriculation autre que l'immatriculation caractérisant le Togo.

A compter de la date d'application de la présente Loi, tout contrat d'assurance souscrit par une personne assujettie à l'obligation instituée à l'article 1er est, notwithstanding toutes clauses contraires, réputé comporter des garanties au moins équivalentes à celles fixées dans le décret en Conseil des Ministres prévu à l'alinéa précédent, même s'il a été souscrit antérieurement.

Article 12.- En cas de décès de l'assuré ou d'aliénation d'un véhicule terrestre à moteur assuré, l'assurance continue de plein droit au profit de l'héritier ou de l'acquéreur, à charge par celui-ci d'exécuter toutes les obligations dont l'assuré était tenu vis-à-vis de l'assureur en vertu du contrat.

Toutefois, l'assureur, l'acquéreur ou l'héritier peut résilier le contrat ; l'assureur peut résilier le contrat dans un délai de trois mois à partir du jour où l'attributaire définitif du véhicule assuré a demandé le transfert de la police à son nom.

En cas d'aliénation du véhicule assuré, l'aliénateur reste tenu vis-à-vis de l'assureur du paiement des primes échues, mais il est libéré, même comme garant des primes à échoir, à partir du moment où il a informé l'assureur de l'aliénation par lettre recommandée avec accusé de réception ou par déclaration verbale faite contre récépissé au siège spécial de l'assureur ou chez un de ses représentants.

Lorsqu'il y a plusieurs héritiers ou plusieurs acquéreurs, si l'assurance continue, ils sont tenus solidairement du paiement des primes.

Si l'héritier ou l'acquéreur opte pour la résiliation du contrat avant l'échéance annuelle de la prime, pour une raison autre que la disparition du véhicule assuré, l'assureur pourra conserver à titre de dommages et intérêts, une somme dont le montant est égal à celui de la prime correspondante à la période restante à courir à compter de la date de notification de la résiliation. Ce montant ne doit, en aucune façon, excéder la prime d'une année.

Article 13.- Toute signature d'un carnet de visite technique est subordonnée à la présentation d'une attestation d'assurance ou d'une Carte Brune CEDEAO en état de validité ou de tout autre document justificatif prévu dans le décret pris en application de la présente Loi.

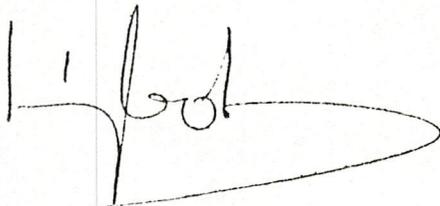
Article 14.- Ceux qui se seront rendus coupables de complicité pour avoir signé un Carnet de visite technique, sans la vérification préalable de l'un des documents justificatifs d'assurance visés à l'article précédent, seront passibles de la même peine que l'auteur principal.

En outre, en cas de sinistre survenu dans un délai de douze mois à compter du jour où la complicité a été commise, le complice reste solidaire avec l'auteur principal pour la réparation des dommages causés.

Article 15.- La présente Loi sera publiée au Journal Officiel de la République Togolaise et exécutée comme Loi de l'Etat./-

Pour Ampliations :

Le Ministre Délégué à la
Présidence de la République



G. ANEGBOH

Fait à Lomé, le 3 Juin 1987



GENERAL GNASSINGBE EYADEMA

MINISTERE DE L'ECONOMIE
ET DES FINANCES

Direction des Assurances

4945
DECRET N°87...103/PORTANT APPLICATION
DE LA LOI N° 87...06.. DU 3...6...87.
INSTITUANT UNE OBLIGATION D'ASSURANCE
"EN MATIERE DE CIRCULATION DE VEHICULES
TERRESTRES A MOTEUR" AU T O G O.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

Sur rapport du Ministre de l'Economie et des Finances ;

Vu l'article 15 de la Constitution ;

Vu l'ordonnance n°36 du 12 août 1968 portant réglementation des
Organismes d'assurances de toute nature et des opérations d'assurance ;

Vu la Loi n° 87...06 du 3...6...1987. instituant une obligation
d'assurance "en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur"
au Togo ;

Vu le décret n°69-119 du 2 juin 1969 portant application de
l'ordonnance n°36 susvisée ;

Vu le Protocole d'Accord A/P1/5/82 du 29 mai 1982 portant créa-
tion d'une "CARTE BRUNE CEDEAO" relative à l'Assurance de la Responsa-
bilité Civile Automobile au Tiers ;

Vu le décret n°85-13 du 14 février 1985 portant création du
Bureau National chargé d'appliquer au Togo le système "CARTE BRUNE
CEDEAO" relatif à l'assurance de la Responsabilité Civile Automobile ;

Vu le décret n°86-90 du 20 mai 1986 portant restructuration du
Gouvernement ;

Le Conseil des Ministres entendu ;

D E C R E T E :

TITRE 1ER : ETENDUE DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE

Article 1er .- L'assurance prévue à l'article 1er de la Loi n° 87.106 du 3.6.1987. susvisée doit couvrir la responsabilité civile du souscripteur du contrat, du propriétaire du véhicule et de toute personne ayant avec leur autorisation, la garde ou la conduite de ce véhicule.

Ne sont pas regardés comme bénéficiaires de l'autorisation susvisée, au sens du présent article, les garagistes et personnes pratiquant habituellement le courtage, la vente, la réparation, le dépannage ou le contrôle du bon fonctionnement des véhicules ainsi que leurs préposés, en ce qui concerne les véhicules qui leur sont confiés en raison de leurs fonctions.

Article 2.- Par dérogation au premier alinéa de l'article 1er ci-dessus, les garagistes et personnes pratiquant habituellement le courtage, la vente, la réparation, le dépannage ou le contrôle du bon fonctionnement des véhicules ne sont tenus de s'assurer que pour leur propre responsabilité, celle des personnes travaillant dans leur exploitation et celle des personnes ayant la garde ou la conduite du véhicule avec leur autorisation ou l'autorisation de toute personne désignée à cet effet, au contrat d'assurance.

Cette dérogation n'est applicable qu'à l'assurance de la responsabilité civile que les personnes énumérées au précédent alinéa peuvent encourir du fait des dommages causés aux tiers par les véhicules qui leur ont été confiés en raison de leurs fonctions et qui sont utilisés dans le cadre de l'activité professionnelle du souscripteur du contrat.

Article 3.- L'obligation d'assurance s'applique aux véhicules à moteur et à leurs remorques et semi-remorques.

Par remorques ou semi-remorques, au sens du présent article il faut entendre :

1° - les véhicules terrestres construits en vue d'être attelés à un véhicule terrestre à moteur et destinés au transport de personnes, de choses ou d'animaux ;

2° - tout appareil terrestre attelé à un véhicule terrestre à moteur.

Article 4.- L'Obligation d'assurance s'applique à la réparation des dommages corporels ou matériels résultant, à l'occasion de la circulation :

1° - des accidents, incendies ou explosions causés par le véhicule, les accessoires et produits servant à son utilisation, les objets et substances qu'il transporte ;

2° - de la chute de ces accessoires, objets, substances ou produits.

Article 5.- L'Obligation d'assurance s'applique à la réparation des dommages causés à toutes les personnes autres que celles énumérées respectivement au premier alinéa de l'article 1er et au premier alinéa de l'article 2 du présent décret et notamment à la réparation des dommages causés aux personnes transportées à titre gratuit ou onéreux.

Article 6.- L'assurance de la responsabilité civile automobile doit être souscrite sans limitation de somme en ce qui concerne les véhicules terrestres à moteur pour la conduite desquels il est exigé le permis de conduire, licence ou autorisation administrative de circuler.

Article 7.- Par dérogation aux dispositions qui précèdent, l'obligation d'assurance ne s'applique pas à la réparation :

1° - des dommages subis :

a - par la personne conduisant le véhicule ;

b - par les représentants légaux de la personne morale propriétaire de ce véhicule, lorsqu'ils sont transportés dans le véhicule ;

c - par les salariés ou préposés des assurés responsables des dommages pendant leur service.

2° - des dommages résultant des opérations de chargement ou de déchargement du véhicule.

3° - des dommages résultant des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation provenant de transmutation de noyaux d'atomes ou de la radio-activité ainsi que des effets de radiations provoquées par l'accélération artificielle de particules.

4° - des dommages atteignant les immeubles, choses ou animaux, appartenant ou loués ou confiés à l'assuré ou au conducteur à n'importe quel titre.

5° - des dommages causés aux marchandises et objets transportés, sauf en ce qui concerne la détérioration des vêtements des personnes transportées lorsque celle-ci est l'accessoire d'un accident corporel.

Article 8.- Le contrat d'assurance pourra, sans qu'il soit contrevenu aux dispositions de l'article 1er de la Loi n°87.7.06. du 3.7.6.7.1987 comporter des clauses prévoyant une exclusion de garantie dans les cas suivants :

1° - lorsqu'au moment du sinistre le conducteur du véhicule assuré n'a pas l'âge requis ou n'est pas titulaire des certificats (permis de conduire, licence ou autorisation de circuler) en état de validité c'est-à-dire ni suspendus, ni périmés, exigés par les règlements publics en vigueur et afférents à la catégorie à laquelle appartient le véhicule conduit même si le conducteur prend une leçon de conduite ou est assisté d'une personne titulaire du permis de conduire régulier, sauf pour les Auto-Ecoles.

Toutefois en cas de vol, de violence ou d'utilisation du véhicule à l'insu de l'assuré, la garantie reste acquise à ce dernier, même si les conditions stipulées ci-dessus ne sont pas remplies.

Dans ce cas l'assureur est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident.

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 9 ci-après.

En outre, le contrat pourra comporter des clauses de déchéance non prohibées par la loi, sous réserve qu'elles soient insérées aux conditions générales de la police d'assurance et que la déchéance soit motivée par des faits postérieurs au sinistre.

Article 9.- Les conditions suffisantes de sécurité visées au point 2° de l'article 8 ci-dessus sont les suivantes :

a - en ce qui concerne les voitures de tourisme, les voitures de place et les véhicules affectés au transport en commun de personnes, lorsque les passagers sont transportés à l'intérieur des véhicules ;

b - en ce qui concerne les véhicules utilitaires, lorsque les personnes transportées ont pris place, soit à l'intérieur de la cabine, soit hors de celle-ci conformément aux textes en vigueur au Togo en matière de transports et compte tenu du nombre de places autorisées par ces textes.

Pour l'application des précédentes dispositions, les enfants de moins de dix ans ne comptent que pour moitié.

c - en ce qui concerne les tracteurs ne rentrant pas dans la catégorie b, lorsque le nombre de personnes transportées ne dépasse pas celui des places prévues par le constructeur ;

d - en ce qui concerne les véhicules à deux roues et les triporteurs, lorsque le véhicule ne transporte qu'un seul passager en sus du conducteur ; un second passager peut toutefois être transporté lorsque le véhicule est un tandem.

En outre, lorsque le véhicule est muni d'un side-car, le nombre de personnes transportées dans celui-ci ne doit pas dépasser celui des places prévues par le constructeur ; la présence d'un enfant de moins de cinq ans, accompagné d'un adulte n'implique pas le dépassement de cette limite.

e - en ce qui concerne les remorques et semi-remorques, lorsque celles-ci sont construites en vue d'effectuer des transports de personnes et lorsque les passagers sont transportés à l'intérieur de la remorque ou de la semi-remorque.

Article 10.- Pour satisfaire aux prescriptions de la Loi n°87..06. du 3..6..1987. le contrat d'assurance doit comporter des garanties au moins égales à celles définies par les articles qui précèdent.

Toutefois, sont valables, sans que la personne assujettie à l'obligation d'assurance soit dispensée de cette obligation dans les cas prévus ci-dessus, les clauses des contrats ayant pour objet d'exclure de la garantie la responsabilité civile encourue par l'assuré :

1° - du fait des dommages subis par les personnes transportées à titre onéreux dans les véhicules non prévus pour le transport payant.

2° - du fait des dommages causés par le véhicule, lorsqu'il transporte des matières inflammables, explosives, corrosives ou comburantes et à l'occasion desquels lesdites matières auraient provoqué ou aggravé le sinistre ; toutefois la non-assurance ne saurait être invoquée du chef de transport d'huile, d'essences minérales ou de produits similaires ne dépassent pas 500 Kg ou 600 litres, y compris l'approvisionnement de carburant liquide ou gazeux nécessaire au moteur. Pour les incendies provoqués par un accident de la circulation et quelles que soient les quantités de matières inflammables transportées, la clause de non garantie ne saurait être invoquée.

3° - du fait des dommages survenus au cours d'épreuves, de courses, de compétitions ou d'essais soumis par la réglementation en vigueur à l'autorisation préalable des pouvoirs publics. Toute personne participant à l'une de ces épreuves, courses, compétitions ou essais en qualité de concurrent ou d'organisateur ne sera réputée avoir satisfait aux prescriptions de la Loi n°87..06. du 3..6..1987 que si sa responsabilité civile est garantie par une assurance, dans les conditions exigées par la réglementation applicable en la matière.

Article 11.- Le contrat, lorsqu'il comporte l'une des exclusions de garantie prévue à l'article précédent, doit rappeler que si les limitations d'emploi qui justifient cette exclusion ne sont pas respectées, les peines prévues à l'article 3 de la Loi n°87.7.06. du 3.7.6.87 seront encourues.

Article 12.- Ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit :

1° - la limitation de garantie prévue au troisième et quatrième alinéas du point 2° de l'article 32 sauf pour les dommages matériels dont le montant n'excède la somme de 10.000 F CFA.

2° - les déchéances, à l'exception de la suspension régulière pour non paiement de prime.

3° - la réduction de l'indemnité applicable au cas d'omission ou de fausse déclaration du risque à couvrir, de la part de l'assuré dont la mauvaise foi n'est pas établie par l'assureur, cette indemnité étant réduite en proportion du montant des primes payées par rapport au montant des primes qui auraient été dues si les risques avaient été complètement et exactement déclarés.

4° - la réduction proportionnelle des indemnités dues aux personnes transportées à titre onéreux, lorsque le nombre de personnes transportées excède le nombre de places autorisées par les règlements en vigueur.

Dans les cas susmentionnés, 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.

Article 13.- Obligation est faite aux assureurs de signaler les résiliations de contrat, pour non paiement de primes, au Bureau Central de Tarification dont le rôle et le fonctionnement sont fixés au titre III du présent Décret. Cet organisme mettra en demeure les intéressés de justifier qu'ils sont assurés ou que leurs véhicules ne circulent plus.

TITRE II - CONTROLE DE L'OBLIGATION D'ASSURANCE

Article 14.- Pour l'application de l'article 6 de la Loi n° 87...06... du 3...6...87 l'entreprise d'assurance doit délivrer, sans frais un document justificatif pour chacun des véhicules couverts par la police.

Si la garantie du contrat s'applique à la fois à un véhicule à moteur et à ses remorques ou semi-remorques, un seul document justificatif peut être délivré à la condition qu'il précise le type des remorques ou semi-remorques qui peuvent être utilisées avec le véhicule ainsi que, le cas échéant, leur numéro d'immatriculation.

En ce qui concerne les contrats d'assurance visés à l'article 2 du présent décret, le document doit être délivré par l'entreprise d'assurance en autant d'exemplaires qu'il sera prévu par le contrat.

Le document justificatif doit mentionner :

- la dénomination et l'adresse de l'entreprise d'assurance ;
- les nom, prénom (s) et adresse du souscripteur du contrat ;
- le numéro de la police d'assurance ;
- la période d'assurance correspondante à la prime ou portion de la prime payée ;
- la territorialité.

En outre il doit préciser :

- dans le cas prévu au premier alinéa du présent article les caractéristiques du véhicule ;
- dans le cas prévu au troisième alinéa du présent article, la profession du souscripteur.

Article 15.- La présomption qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance est établie par le document justificatif pour la période mentionnée sur ce document.

Article 16.- Le document justificatif visé à l'article 15 ci-dessus est délivré dans un délai maximum de 15 jours à compter de la souscription du contrat et renouvelé lors du paiement des primes ou portions de primes subséquentes.

Faute d'établissement immédiat de ce document, l'entreprise d'assurance délivre sans frais, à la souscription du contrat, une attestation provisoire qui établit la présomption d'assurance.

Cette attestation qui est éventuellement établie en autant d'exemplaires que le document justificatif correspondant, doit mentionner :

- la dénomination et l'adresse de l'entreprise d'assurance ;
- les nom, prénom (s) et adresse du souscripteur ;
- la nature et le type du véhicule ou, en ce qui concerne les contrats d'assurance visés à l'article 2 du présent décret, la profession du souscripteur ;
- la période pendant laquelle elle est valable.

Article 17.- Pour l'utilisation des véhicules appartenants à l'Etat Togolais ou aux collectivités publiques locales non couverts par un contrat d'assurance et n'ayant pas fait l'objet d'une immatriculation gouvernementale, il sera établi une attestation de propriété par l'autorité administrative compétente.

Pour les véhicules bénéficiant d'une dérogation intervenue conformément à l'article 1 de la Loi n°87.06 du 3.6.87 les attestations nécessaires seront délivrées par le Ministre de l'Intérieur pour les collectivités publiques, préfectorales ou communales et par le Ministre de l'Economie et des Finances dans les autres cas.

Aucune attestation ne pourra être délivrée par une autorité qui n'aurait pas reçu délégation à cet effet.

A compter de la date d'application du présent décret, le Ministre des Sociétés d'Etat ou, le cas échéant, le Ministre de tutelle desdites Sociétés doit contrôler que les véhicules appartenant à ces Sociétés et portant une immatriculation gouvernementale sont couverts par une assurance automobile.

Article 18.- En cas de perte ou de vol des documents prévus au présent titre, l'assureur ou l'autorité compétente en délivrera un duplicata sur demande de la personne au profit de laquelle le document original avait été établi.

La demande de document justificatif, pour être valable, doit être faite soit verbalement au siège spécial de la Société contre récépissé, soit par lettre recommandée avec accusé de réception.

Article 19.- Les documents justificatifs prévus aux articles 14, 16 (2^e alinéa) et 17 ci-dessus devront comporter respectivement un des intitulés suivants :

- attestation d'assurance (Loi n° 87...06 du 3...6...1987....)
- attestation provisoire d'assurance (Loi n° 87...06 du 3...6...87...)
- attestation de propriété d'un véhicule appartenant à l'Etat (véhicule dispensé de l'obligation d'assurance : Loi n° 87...06... du 3...6...1987.....)
- attestation de dérogation à l'obligation d'assurance (article 1 de la Loi n° 87...06 du 3...6...1987.....)
- CARTE BRUNE CEDEAO émise par le BUREAU NATIONAL du TOGO.

Cet intitulé doit figurer en haut et à gauche des documents susvisés.

Les documents justificatifs visés au premier alinéa du présent article doivent comporter la signature et le cachet de l'autorité ou de l'entreprise d'assurance qui les a délivrés.

Article 20.- La période de validité de l'attestation d'assurance et de l'attestation provisoire d'assurance doit être mentionnée de manière très apparente selon l'une des formules suivantes :

- a - valable du au
- b - valable pour (jours, mois) à compter du

Article 21.- En ce qui concerne le document justificatif prévu à l'article 15 du présent décret, doivent être indiqués au titre des caractéristiques du véhicule :

- 1° - dans tous les cas, le Genre et la Marque du véhicule
- 2° - lorsqu'il s'agit d'un véhicule soumis à l'immatriculation, ou le numéro du châssis ou, s'il y a lieu, le numéro du moteur.

L'une au moins des caractéristiques ci-dessus énumérées doit être portée sur le document justificatif par l'entreprise d'assurance qui le délivre.

Article 22.- L'attestation d'assurance et l'attestation provisoire d'assurance doivent comporter obligatoirement toutes les mentions prévues par le présent décret et éventuellement toute autre mention jugée utile par l'assureur et non contraire aux dispositions dudit décret.

Article 23.- L'attestation d'assurance doit être de couleur verte et de format 11 X 21 cm.

Article 24.- Les véhicules immatriculés dans un Etat autre que le Togo, ainsi que les véhicules non soumis à immatriculation dont le lieu de stationnement habituel est situé dans un autre Etat que le Togo, sont soumis aux dispositions du présent titre lorsqu'ils circulent au Togo.

Toutefois, en ce qui concerne ces véhicules, seront également admis, comme document justificatif, les documents prévus aux articles 36 et 38 ci-après.

TITRE III- BUREAU CENTRAL DE TARIFICATION

Article 25.- Le Bureau Central de Tarification institué par l'article 9 de la Loi n°..... du et qui a pour rôle exclusif de fixer le montant de la prime moyennant laquelle l'entreprise d'assurance est tenue de garantir le risque qui lui a été proposé comprend huit membres nommés par arrêté comme suit :

1° - trois représentants des entreprises d'assurances nommés par le Ministre de l'Economie et des Finances sur proposition du comité des Assureurs du Togo.

2° - un technicien de l'automobile nommé par le Ministre de l'Economie et des Finances ;

3° - trois représentants des personnes assujetties à l'obligation d'assurance nommés par le Ministre du Commerce et des Transports ;

4° - un magistrat nommé par le Garde des Sceaux Ministre de la Justice.

Le Bureau Central de Tarification est assisté d'un commissaire du Gouvernement, suppléé éventuellement par un commissaire du Gouvernement adjoint. Le Commissaire du Gouvernement et son suppléant sont nommés par le Ministre de l'Economie et des Finances.

Les membres du Bureau Central de Tarification sont nommés pour une période de trois ans renouvelable. Ils élisent leur président parmi eux.

Le Président et les membres sont remplacés, en cas d'empêchement par des suppléants nommés dans les mêmes conditions que les membres titulaires.

Article 26.- Les fonctions de membre du Bureau Central de Tarification sont gratuites.

Article 27.- Le Bureau Central de Tarification peut être saisi par toute personne assujettie à l'obligation d'assurance lorsqu'un assureur oppose un refus à une proposition tendant soit à la souscription d'un contrat nouveau, soit à la modification d'un contrat déjà existant, lorsque cette proposition est faite pour satisfaire à l'obligation d'assurance.

Lorsqu'il s'agit de la souscription d'un contrat nouveau, le silence de l'assureur pendant plus de dix jours après réception de la proposition est considéré comme un refus implicite d'assurance ; lorsqu'il s'agit de la modification d'un contrat déjà existant, il y a refus d'assurance si la proposition faite à l'organisme d'assurance est rejetée par celui-ci dans un délai de dix jours qui suivent sa réception.

Est assimilé à un refus le fait par l'assureur, saisi d'une proposition d'assurance en application de l'article 1er de la Loi n° 87.7.06. du3.7.06.-1987..... de subordonner son acceptation à la couverture de risques non mentionnés par cet article ou dont l'étendue excéderait les limites de l'obligation d'assurance.

Article 28.- Pour pouvoir donner lieu à l'intervention du Bureau Central de Tarification, la proposition d'assurance doit être adressée, par lettre recommandée avec accusé de réception au siège spécial au Togo de l'entreprise d'assurance dont on sollicite la garantie, ou y être faite contre récépissé au siège spécial ou chez un mandataire de ladite entreprise.

Le Bureau Central de Tarification est saisi par lettre recommandée avec accusé de réception. Ne sont recevables que les demandes formulées pendant la période de quinze (15) jours suivant le refus de l'assureur.

Lorsqu'un assuré a fait usage du droit de résiliation prévu au contrat d'assurance, il ne peut, pendant le délai d'un an, saisir le Bureau Central de Tarification du refus opposé, par l'organisme d'assurance qui le garantissait, à une proposition formulée en application du premier alinéa du présent article.

Article 29.- Pour permettre, en cas de refus d'assurance, de saisir le Bureau Central de Tarification, la proposition d'assurance établie en vue de souscrire un contrat garantissant les risques de responsabilité civile afférents à l'emploi d'un véhicule terrestre à moteur et éventuellement, de ses remorques ou semi-remorques doit avoir comporté les renseignements suivants :

- 1° - les nom, prénom (s), adresse et profession du souscripteur et des personnes à qui le véhicule est confié à titre habituel ;
- 2° - la date de délivrance des permis de conduire dont ces personnes sont titulaires et, le cas échéant, la catégorie des véhicules pour lesquels ces permis sont valables ;
- 3° - les caractéristiques du véhicule, notamment le genre, le type, la marque, la puissance fiscale pour tous les véhicules à moteur ; la charge utile et le poids mort pour les véhicules utilitaires ; le poids total autorisé en charge pour les remorques et semi-remorques s'il y a lieu ;
- 4° - les conditions d'emploi du véhicule ;
- 5° - la dénomination des entreprises d'assurance ayant garanti le véhicule au cours des deux dernières années et la cause de la cessation de la garantie. En cas de résiliation, le motif doit en être précisé.

Article 30.- Toute entreprise d'assurance agréée pour pratiquer les opérations de responsabilité civile résultant de l'emploi de véhicules terrestres à moteur doit tenir à la disposition de toute personne désirent souscrire un contrat, des formules de proposition d'assurance permettant de répondre aux prescriptions de l'article précédent. Ces formules doivent mentionner qu'elles sont établies en vue de l'application de la Loi n° 87-7-06 du 3-7-06-1987.....

Article 31.- L'assureur sollicité, et éventuellement le ou les assureurs qui ont précédemment couvert le même risque, ainsi que la personne assujettie à l'obligation d'assurance, sont tenus de fournir au Bureau Central de Tarification, sur sa demande, les éléments d'information relatifs à l'affaire dont celui-ci est saisi et qui lui sont nécessaires pour prendre une décision.

Article 32.- Le Bureau Central de Tarification décide d'abord si le risque faisant l'objet de la proposition refusée constitue ou non, en raison de circonstances qui lui sont propres, un risque anormalement grave :

1° - si le risque proposé n'est pas anormalement grave, l'assureur est tenu de le garantir moyennant le paiement de la prime prévue au tarif officiel fixé par le Ministre de l'Economie et des Finances ;

2° - si le risque proposé est anormalement grave, le Bureau fixe les conditions dans lesquelles il doit être garanti par l'assureur auquel il a été proposé. A cet effet le Bureau peut :

- soit fixer la majoration qui doit être appliquée au tarif officiel pour le calcul de la prime ;

- soit appliquer le tarif officiel et fixer le montant d'une franchise qui reste à la charge de l'assuré ;

- soit fixer à la fois la majoration applicable au tarif officiel et le montant d'une franchise.

3° - au cas où le risque proposé n'entre pas dans une des catégories prévues par le tarif officiel, le Bureau fixe la prime en tenant compte de l'usage en la matière ; à défaut d'usage le Bureau se fonde sur tous les éléments d'appréciation.

La décision prise par le Bureau Central de Tarification est, dans un délai de dix (10) jours, notifiée à l'assureur et portée à la connaissance de la personne assujettie à l'obligation d'assurance.

Ni l'assureur, ni la personne qui a saisi le Bureau Central de Tarification ne peut demander la révocation de la décision du Bureau. Le Bureau s'assure de l'exécution de la décision prise et rend compte au Ministre de l'Economie et des Finances.

Article 33.- Les décisions du Bureau Central de Tarification sont prises à la majorité des membres présents. En cas de partage des voix, celle du Président est prépondérante.

Le Bureau Central de Tarification ne peut valablement délibérer que si tous ses membres ont été dûment convoqués et que cinq au moins d'entre eux sont présents.

L'absence simultanée d'un membre titulaire et de son suppléant au cours de deux séances consécutives ou de trois séances pendant une période de douze mois est considérée, sauf motif légitime apprécié par le Ministre qui les a nommés et après que les intéressés eussent été invités à présenter leurs explications, comme une démission de ce nombre et / ou de ce suppléant, dont le (s) poste (s) devra (devront) être à nouveau pourvu (s) dans les conditions prévues à l'article 25.

Article 34.- Le Commissaire du Gouvernement assiste à toute les réunions du Bureau Central de Tarification et peut, à la suite d'une décision qui lui paraît critiquable, demander au Bureau, soit immédiatement, soit dans les cinq jours qui suivent la date de la décision, un nouvel examen de l'affaire dans le délai qu'il fixera.

Article 35.- Le Bureau Central de Tarification établit son règlement intérieur qui est soumis, avant son application, à l'approbation du Ministre de l'Economie et des Finances.

Les comptes rendus des réunions du Bureau Central de Tarification doivent être adressés au Ministre de l'Economie et des Finances dans un délai de cinq jours.

TITRE IV - DISPOSITIONS RELATIVES A L'ASSURANCE DES VEHICULES
(TERRESTRES A MOTEUR) EN CIRCULATION INTERNATIONALE
ET DE CERTAINS AUTRES VEHICULES.

Article 36.- Satisfont à l'obligation d'assurance lorsqu'elles sont munies d'une carte internationale d'assurance, dite "CARTE BRUNE CEDEAO" en état de validité, les personnes résidant à l'étranger qui font pénétrer au Togo un véhicule non immatriculé ou immatriculé autrement que dans une série normale au Togo. La validité pour le Togo sera attestée par les mentions portées sur la CARTE BRUNE.

Article 37.- Faute de présentation à leur entrée au Togo, d'une CARTE BRUNE en état de validité, les personnes visées à l'article précédent devront, pour être admises à faire circuler leurs véhicules au Togo, souscrire à la frontière togolaise une assurance spéciale pour la durée de leur séjour au Togo.

Les modalités d'application du présent article seront déterminées par un arrêté du Ministre de l'Economie et des Finances.

Article 38.- En ce qui concerne les véhicules appartenant à un Etat Etranger, les justifications prévues aux articles 36 et 37 du présent décret peuvent être remplacées par la production d'une Attestation constatant que le véhicule appartient à cet Etat et désignant l'autorité ou l'organisme chargé de réparer les dommages pour le compte dudit Etat.

L'Attestation doit mentionner que l'Etat auquel appartient le véhicule se porte garant du règlement, renonce à son immunité de juridiction et accepte l'application de la loi togolaise ainsi que la compétence des tribunaux togolais.

Un arrêté du Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération fixera les modalités d'application du présent article.

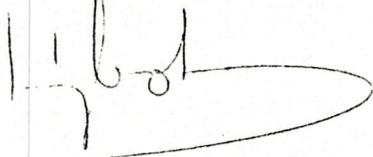
Article 39.- En ce qui concerne les véhicules visés aux articles 36 et 38 ci-dessus, la présomption d'assurance résulte de la production, soit d'un des documents visés au TITRE II du présent décret, soit d'une Carte Internationale d'Assurance en état de validité, soit de l'Attestation prévue au précédent article.

Article 40.- Les dispositions ci-dessus entreront en vigueur trois mois à compter de la date de signature du présent décret.

Article 41.- Le Ministre de l'Economie et des Finances, le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, le Ministre de l'Intérieur, le Ministre du Commerce et des Transports, le Ministre des Sociétés d'Etat, le Ministre de la Défense Nationale et le Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Togolaise./-

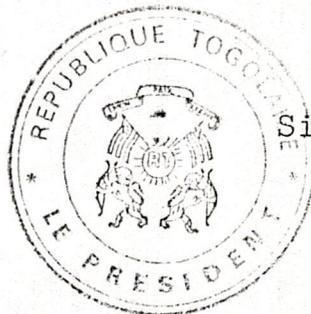
AMPLIATIONS

LE MINISTRE DELEGUE A LA
PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE



G. ANEGBOH.

Fait à Lomé, le 03. Juin. 1987.



Signé :

GENERAL GNASSINGBE EYADEMA.

L O I N° 89 - 13/

RELATIVE A L'INDEMNISATION DES
VICTIMES D'ACCIDENTS CORPORELS
CAUSES PAR DES VEHICULES TER-
RESTRES A MOTEUR.

L'Assemblée Nationale a délibéré et adopté ;

Le Président de la République Promulgue la Loi dont la teneur suit :

Article 1er.- Les dommages corporels dans lesquels est impliqué un véhicule terrestre à moteur sont désormais indemnisés suivant les bases et la procédure fixées par la présente Loi et les textes pris pour son application.

CHAPITRE PREMIER

DROIT A L'INDEMNISATION

Article 2.- Les indemnités prévues aux articles 4 à 12 ci-dessous sont réduites dans la proportion de la faute incombant à la victime dans la survenance de l'accident.

La faute de la victime est opposable à ses ayants-droit.

Article 3.- Les indemnités prévues aux articles 4 à 12 ci-dessous ne peuvent se cumuler ni avec les indemnités prévues par la législation des accidents du travail, ni avec celles qui résulteraient des stipulations d'un contrat de travail ou d'un statut de fonctionnaire ou salarié d'un organisme public.

Les personnes ou organismes débiteurs d'une indemnité en vertu de ces législations, contrat ou statut, sont subrogés à la victime dans ses droits contre les personnes ou organismes débiteurs en vertu de la présente Loi.

Ces recours s'exercent à l'exclusion des indemnités correspondant aux préjudices à caractère extra-patrimonial subis par la victime ou par ses ayants-droit.

CHAPITRE II

LES PREJUDICES INDEMNISABLES

ET LES BASES D'EVALUATION

Article 4.- Les victimes d'accidents dans lesquels sont impliqués les véhicules terrestres à moteur ou leurs ayants-droit, ne peuvent prétendre qu'à la réparation des préjudices prévus par le présent chapitre à l'exclusion de tous autres.

SECTION I

DOMMAGES CORPORELS NON MORTELS

Article 5.- La victime d'un dommage corporel n'ayant pas entraîné la mort aura droit à la prise en charge ou au remboursement de tous les frais médicaux et pharmaceutiques en liaison directe avec le sinistre et nécessités par son état.

Elle aura droit également, dans les mêmes conditions à la prise en charge ou au remboursement des frais de déplacement en vue du traitement, des frais de réadaptation personnelle et professionnelle ainsi que des frais de prothèse ou d'orthopédie.

La fin de la période de traitement est déterminée par l'expert médical.

Article 6. Lorsque le dommage aura causé une incapacité temporaire de travail entraînant une perte totale ou partielle de salaire, traitement ou revenu professionnel, la victime aura droit à une indemnité compensatrice décomptée à partir du quatrième jour de l'arrêt du travail jusqu'à la date de consolidation de son état, et au plus tard dans les 360 jours.

La date de consolidation est déterminée par expert médical.

Le revenu à prendre en considération pour l'évaluation de cette indemnité est pour les victimes salariées leur rémunération attestée par tous documents probants.

Les personnes exerçant une profession indépendante doivent produire les éléments probants établissant le montant de leur revenu des 12 mois qui ont précédé l'accident.

A défaut, mais à condition que le statut professionnel de la victime soit dûment établi, l'indemnité sera évaluée par rapport à la rémunération de base d'une personne exerçant une profession similaire ou voisine à titre salarié.

Au cas où la victime ne rapporte pas la preuve de son statut professionnel, il lui est appliqué le SMIG.

Dans tous les cas, la rémunération réelle prise en considération ne pourra excéder au total vingt (20) fois le SMIG annuel.

Article 7.- Lorsque le dommage aura causé une incapacité permanente, la victime a droit à une indemnité destinée à compenser la diminution physiologique qu'elle a subie, et les conséquences défavorables de l'incapacité sur ses gains professionnels actuels.

L'indemnité est fonction :

- du SMIG annuel affecté du taux de référence de la classe socio-professionnelle de la victime
- du coefficient correspondant à son âge
- et du nombre de points à la date de la consolidation.

Article 8.- L'indemnité fixée à l'article 7 est, s'il y a lieu, complétée par des indemnités additionnelles réparant les préjudices ci-après :

- le préjudice d'agrément
- le préjudice esthétique
- le préjudice sexuel
- le préjudice juvénile.

Pour les préjudices d'agrément, sexuel, et juvénile, l'indemnité déterminée par le décret d'application est fonction :

- du taux de référence lié au grade
- du nombre de points en incapacité fonctionnelle.

Pour le préjudice esthétique, l'indemnité est fonction de la valeur de référence liée au grade.

La victime obligée du fait de son invalidité permanente de recourir d'une manière permanente à une tierce personne pour accomplir les actes de la vie courante, a droit en outre à une indemnité dont le montant est déterminé par le décret d'application.

Article 9.- La victime a droit au titre des souffrances et privations physiques ou morales qu'elle a endurées jusqu'à la date de consolidation de son état, à un prétium doloris évalué en fonction du taux de référence et du nombre de points en incapacité fonctionnelle tels que fixés par le décret d'application.

SECTION II

DOMMAGES MORTELS

Article 10.- Lorsque la victime décède des suites de l'accident, les frais funéraires seront remboursés dans les conditions et limites fixées par le décret d'application de la présente Loi.

Article 11.- Les personnes envers qui le défunt était tenu d'une obligation alimentaire ont droit à la compensation de la perte de ressources qu'elles ont subie du fait du décès.

L'indemnité compensatrice est pour chaque ayant-droit fonction de la quote-part qu'il pouvait avoir dans le revenu du défunt conformément aux dispositions du code de la famille dont relève le de cujus.

Le montant de l'indemnité à verser à chaque ayant-droit est déterminé en fonction de la quote-part qui lui revient et d'un coefficient fixé par le décret d'application selon son âge.

Article 12.- Les ayants-droit définis à l'article précédent ont droit chacun à une indemnité compensatrice du préjudice d'affection qu'ils ont subi du fait du décès de leur auteur.

Cette indemnité est fixée par le décret d'application.

CHAPITRE III

CAS DES VICTIMES ENTIEREMENT RESPONSABLES

Article 13.- Lorsqu'une personne est victime d'un accident dont la responsabilité entière lui incombe, l'assureur du véhicule auteur est tenu de lui rembourser les frais de traitement jusqu'à un plafond défini par le décret d'application.

En cas de décès, l'assureur rembourse les frais d'obsèques jusqu'à concurrence d'une somme déterminée par le décret d'application.

CHAPITRE IV

PROCEDURE D'INDEMNISATION

Article 14.- Avant d'engager une procédure judiciaire en indemnisation, la victime ou, en cas de décès, ses ayants-droit, doivent demander l'indemnisation à l'assureur du responsable par lettre recommandée avec accusé de réception, ou par voie extra-judiciaire, et lui soumettre tous les documents justifiant le bien-fondé de leur demande.

Toutefois, si une action publique est engagée avant la demande prévue au premier alinéa du présent article ou avant que l'assureur et les intéressés ne soient parvenus à un accord, la victime ou ses ayants-droit peuvent se constituer partie civile en se joignant à l'action publique.

Le Tribunal, après avoir constaté le cas échéant, la culpabilité du prévenu et prononcé telle peine que de droit, statue sur l'action civile et peut, à concurrence d'un maximum de 25 %, ordonner l'exécution provisoire des dommages-intérêts alloués à la victime nonobstant opposition ou appel.

Il a aussi la faculté s'il ne peut se prononcer, en l'état, sur le montant de la demande en dommages-intérêts, d'accorder à la partie civile nonobstant opposition ou appel, une provision justifiée par les besoins de la victime.

La décision ordonnant l'exécution provisoire d'une partie de la condamnation civile ou allouant une provision à la victime, peut être suspendue en cause d'appel par le Président de la Cour d'Appel statuant en référé si la responsabilité de l'assuré ou la garantie de l'assureur fait manifestement défaut.

Le Président de la Cour d'Appel, statuant en référé, peut simplement réduire le montant de l'exécution provisoire s'il s'avère excessif.

Les dispositions qui précèdent sont applicables aux condamnations prononcées par les juridictions civiles.

Article 15.- En cas de pluralité d'assureurs couvrant le risque, le premier saisi par la victime aux fins d'un règlement amiable (et dûment mandaté par les autres assureurs concernés) doit régler le demandeur avant de réclamer la contribution des autres débiteurs concernés.

Article 16.- Dans le but d'accélérer la procédure d'indemnisation, le Procès-Verbal de constat d'accident doit être transmis à l'assureur par le Procureur de la République ou le Juge chargé du Ministère Public du Tribunal du lieu de l'accident lorsque celui-là en fait la demande.

L'assureur peut remettre une copie du Procès-Verbal de constat à la victime qui en fait la demande.

Article 17.- Toute personne victime d'un accident de la circulation dans lequel est impliqué un véhicule terrestre à moteur assuré dispose d'une action directe contre l'assureur du véhicule. Cette action peut être exercée devant la juridiction pénale par voie de constitution de partie civile.

Article 18.- Toute action en indemnisation de la victime dans le cadre de la présente Loi se prescrit par cinq (5) ans.

CHAPITRE V

INTERETS MORATOIRES

Article 19.- La condamnation à une indemnité compensatrice des préjudices prévus par la présente Loi emporte intérêts au taux légal.

Ces intérêts courent à compter du prononcé de la décision de Première Instance.

En cas de confirmation pure et simple par le Juge d'Appel de l'indemnité allouée en Première Instance, les intérêts courent à compter du jugement de Première Instance. Dans les autres cas, l'indemnité allouée en Appel porte intérêts à compter de la décision d'appel. Le Juge d'Appel peut, compte tenu des circonstances de la cause, déroger aux dispositions du présent alinéa.

Article 20.- Lorsque l'assureur ne s'acquitte pas de l'indemnité convenue dans un délai de 30 jours à compter de la notification de l'accord du demandeur, ladite indemnité ou sa fraction non réglée produira des intérêts de droit au taux légal.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 21.- Les dispositions des chapitres I à V sont applicables aux dommages survenus à compter de l'entrée en vigueur de la présente Loi.

Les dispositions des chapitres I, II et III sont applicables aux dommages survenus antérieurement à l'entrée en vigueur de la présente Loi et pour lesquels il n'a pas été introduit une action judiciaire ou une demande de règlement amiable.

Toutefois, les réclamations relatives à ces dommages sont prescrites dans un délai de cinq (5) ans à compter de la date de mise en application de la présente Loi si aucune action n'est engagée en vue de leur règlement judiciaire ou amiable.

Les dispositions du chapitre IV (à l'exception de l'article 18) et du chapitre V sont applicables à toute action judiciaire ou règlement amiable en cours à la date de mise en application de la présente Loi.

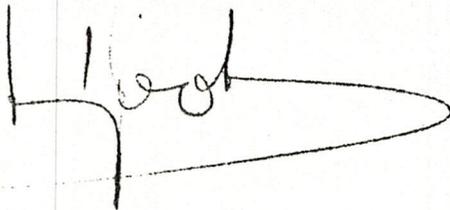
Article 22.- Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraire à la présente Loi.

Article 23.- La présente Loi sera publiée au Journal Officiel de la République Togolaise et exécutée comme Loi de l'Etat./-

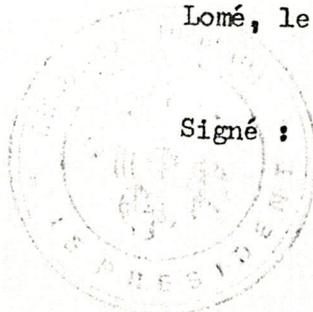
Lomé, le 05 juillet 1969

AMPLIATIONS

Le Ministre Délégué à la
Présidence de la République



GBEGNON AMEGBOH.



Signé :

GENERAL GNASSINGBE EYADEMA.

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

PARAISANT LE 1^{er} ET LE 16 DE CHAQUE MOIS A LOME

Destinations	Abonnement 1 an		Abonnement 6 mois		ABONNEMENTS, ANNONCES ET AVIS DIVERS
	Ordinaire	Avion	Ordinaire	Avion	
Togo, France et autres pays d'expression française	1 300 frs	3 300 frs	800 frs	1 700 frs	Pour les abonnements, annonces et réclamations s'adresser à l'Editogo B.P. 891 - Tel. 21-37-18 - Lomé. Les abonnements et annonces sont payables d'avance. La ligne 80 frs Minimum 250 frs Chaque annonce répétée : moitié prix : Minimum 250 frs
Etranger	1 400 frs	3 750 frs	900 frs	2 300 frs	
Prix du Numéro par porteur ou par Poste :					
Togo, France et autres pays d'expression française				100 frs	
Etranger : Port en sus					

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION

CABINET DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE — TELEPHONE 21-27-01 — LOME

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

LOIS, ORDONNANCES, DECRETS,
ARRETES ET DECISIONS

DECRETS

1989

17 oct. — Décret n° 89 — 161 portant barème d'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur

Annexe du décret n° 89 — 161 du 17 octobre 1989.

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT
DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

LOIS, ORDONNANCES, DECRETS
ARRETES ET DECISIONS

DECRETS

DECRET N° 89-161 du 17 octobre 1989 portant barème d'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur rapport du ministre de l'économie et des finances ;

Vu la constitution notamment en ses articles 15 et 20 ;

Vu l'ordonnance n° 36 du 12 août 1968 portant réglementation des organismes d'assurances de toute nature et des opérations d'assurances ;

Vu la loi n° 87-06 du 3 juin 1987 instituant une obligation d'assurance « en matière de circulation de véhicules terrestres à moteur » au Togo ;

Vu la loi n° 89-13 du 5 juillet 1989 relative à l'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur ;

Vu le décret n° 69-119 du 2 juin 1969 portant application de l'ordonnance n° 36 susvisée ;

Vu le protocole d'accord A/P I.5.82 du 29 mai 1982 portant création d'une « Carte Brune CEDEAO » relative à l'assurance de la responsabilité civile automobile au Tiers ;

Vu le décret n° 85-13 du 14 février 1985 portant création du bureau national chargé d'appliquer au Togo le système « Carte Brune CEDEAO » relatif à l'assurance de la responsabilité civile automobile ;

Vu le décret n° 88-193 du 19 décembre 1988 portant réorganisation du gouvernement ;

Le conseil des ministres entendu,

D E C R E T T E

Section I — Règles d'Indemnisation en cas de lésions corporelles non mortelles

Article premier — Frais de traitement

Les frais médicaux, d'hospitalisation, pharmaceutiques, de transport en ambulance, de rééducation, de kinésithérapie, d'appareillage, de prothèse et de déplacement en vue du traitement seront à la charge du tiers responsable ou de son Assureur dans la mesure où ils sont en liaison directe avec l'accident. Ils devront être remboursés par ces derniers sur production des pièces justificatives. A défaut de leur paiement dans les trente (30) jours de la réception des pièces justificatives, ces frais porteront intérêts de plein droit au taux légal.

En ce qui concerne les déplacements à l'étranger nécessités par le traitement, ils ne pourront être décidés que d'un commun accord par le médecin traitant et le médecin-Conseil de l'Assureur.

Les contestations sur le lien de causalité entre le sinistre et les frais médicaux seront tranchées conformément à l'article 4 du présent Décret.

Art. 2 — Incapacité temporaire de travail

L'incapacité temporaire de travail est l'arrêt temporaire total ou partiel le travail consécutif à un accident de la circulation avec perte totale ou partielle de salaire, traitement ou revenu professionnel.

La durée des incapacités temporaires est fixée par le médecin traitant, qui doit délivrer à cet égard un certificat médical, dès qu'il est appelé à intervenir. Ce certificat attestant l'arrêt effectif de travail sera renouvelé aussi souvent que l'exigera l'état de santé de la victime.

Dans les trente (30) jours de la réception du certificat médical, l'assureur du responsable doit faire savoir si la durée est contestée. Le silence de l'assureur dans le délai imparti est considéré comme accord sur le contenu du certificat.

En cas de contestation sur la durée de l'incapacité temporaire de travail, il appartiendra à la partie qui s'estime lésée de désigner un contre-expert. En cas de désaccord entre les experts des parties, il appartiendra à la partie la plus diligente de faire désigner un tiers expert par requête adressée à la juridiction compétente. Les frais de la tierce expertise seront supportés par moitié par l'assureur du responsable et la victime.

La perte effective de rémunération résultant d'une incapacité temporaire totale ou partielle de travail sera établie par une attestation de l'employeur.

Le revenu à prendre en considération pour l'évaluation de l'indemnité pour perte de rémunération de la victime, est attesté par le bulletin de salaire pour les salariés et par les fiches de déclaration de revenus aux impôts et à la Caisse Nationale de Sécurité Sociale, pour les personnes exerçant une profession indépendante.

A défaut, mais à condition que le statut professionnel de la victime soit dûment établi, l'indemnité sera évaluée par rapport à la rémunération de base d'une personne exerçant une profession similaire ou voisine à titre salarié.

Au cas où la victime ne rapporte pas la preuve de son statut professionnel, il lui est appliqué le SMIG.

Dans tous les cas, la rémunération réelle prise en considération ne pourra excéder au total vingt (20) fois le SMIG annuel.

Art. 3 — Provision

Dans les trente (30) jours de la réception du certificat médical visé à l'article 2, l'Assureur qui ne conteste pas la responsabilité de son assuré, payera à titre de provision, le montant déterminé sur base de l'article 2 ci-dessus, si le contenu du certificat n'est pas contesté.

S'il y a contestation sur la durée de l'incapacité temporaire de travail, la provision sera limitée au tiers des sommes dues selon l'article 2.

Si l'Assureur du responsable estime qu'il y a eu une part de responsabilité de la victime au sens de l'article 2 de la Loi n° 89-13 du 5 juillet 1989, la provision sera également limitée au tiers des sommes dues au titre de l'incapacité temporaire de travail.

Toutefois, s'il s'avérait ultérieurement que la contestation sur la durée de l'incapacité temporaire ou sur les responsabilités n'était pas fondée, la provision ou son complément sera payée immédiatement avec les intérêts au taux légal depuis la date où le paiement aurait dû être fait.

Art. 4 — Compétence

Les contestations relatives au paiement des frais médicaux et des provisions pour compenser la perte de rémunération pendant les incapacités temporaires de travail sont de la compétence de la juridiction des référés.

Art. 5 — Incapacité Permanente

L'incapacité permanente est la réduction du potentiel physique, psycho sensoriel ou intellectuel, résultant de l'atteinte portée à l'intégrité corporelle de la victime dont l'état est consolidé.

La date de consolidation est la date à partir de laquelle les lésions sont stabilisées ; elle est fixée par le médecin expert et se situe au plus tard dans les 360 jours à compter de la date de l'accident.

Le degré de l'incapacité permanente qui est la conséquence de l'invalidité est déterminé par référence au « Barème Fonctionnel Indicatif » des incapacités en droit commun publié par la Revue française « Le Concours Médical ».

L'indemnité est déterminée en fonction du SMIG annuel affecté du taux de référence de la classe socio-professionnelle de la victime, du coefficient correspondant à son âge et du nombre de points en incapacité professionnelle à la date de la consolidation suivant la formule

$$I = \text{SMIG} \times \text{tr} \times \text{c} \times \text{np}$$

dans laquelle :

$$\begin{aligned} I &= \text{montant de l'indemnité} \\ \text{SMIG} &= \text{salaire minimum interprofessionnel garanti} \\ \text{tr} &= \text{taux de référence de la classe socio-professionnelle} \\ \text{c} &= \text{coefficient correspondant à l'âge de la victime} \end{aligned}$$

np = nombre de points, soit taux d'incapacité professionnelle rapporté à 1%.

Le taux de référence est fixé comme suit :

- pour les incapacités ne dépassant pas 30% :
 - 1,6% pour une personne sans qualification ou disposant uniquement d'un certificat d'études primaires
 - 3,3% pour une personne titulaire d'un diplôme d'études secondaires ou équivalent sur le plan technique ou justifiant d'un niveau social équivalent.
 - 6,9% pour une personne disposant d'un diplôme d'études supérieures ou justifiant d'un niveau social équivalent.
- b — pour les incapacités supérieures à 30% :
 - 2,3% pour une personne sans qualification ou disposant uniquement d'un certificat d'études primaires
 - 4,6% pour une personne titulaire d'un diplôme d'études secondaires ou équivalent sur le plan technique ou justifiant d'un niveau social équivalent.
 - 9,6% pour une personne disposant d'un diplôme d'études supérieures ou justifiant d'un niveau social équivalent.

Le coefficient correspondant à l'âge est fixé comme suit :

- 9 pour une victime âgée de 0 à 15 ans
- 8 pour une victime âgée de 16 à 25 ans
- 7 pour une victime âgée 26 à 35 ans
- 6 pour une victime âgée de 36 à 45 ans
- 5 pour une victime âgée 46 à 55 ans
- 4 pour une victime âgée de 56 à 60 ans
- 3,5 pour une victime âgée de 61 à 65 ans
- 3 pour une victime âgée de 66 ans et plus.

Art. 6 — Les préjudices extra-patrimoniaux donnant lieu à une indemnité additionnelle sont :

- le Pretium doloris
- le Préjudice esthétique
- le Préjudice d'agrément
- le Préjudice sexuel
- le Préjudice juvénile.

Ces préjudices seront médicalement estimés selon une échelle de 6 grades.

- Très léger
- Léger
- Modéré
- Moyen
- Important
- Très important.

Art. 7 — Le pretium doloris, le préjudice d'agrément, le préjudice sexuel, et le préjudice juvénile.

L'indemnité allouée au titre de chacun de ces préjudices sera déterminée en fonction du SMIG annuel, du taux de référence lié au grade et du nombre de points en incapacité fonctionnelle à la date de la consolidation suivant la formule :

$$I = \text{SMIG} \times \text{tr} \times \text{np}$$

I = Montant de l'indemnité

SMIG = Salaire minimum interprofessionnel garanti

Tr = Taux de référence lié au grade

NP = Nombre de points, soit taux d'incapacité fonctionnelle rapporté à 1%.

a — Pour le pretium doloris le taux de référence est de :

- grade 1 — Très léger : Néant
- grade 2 — Léger : 0,55%
- grade 3 — Modéré : 0,96%
- grade 4 — Moyen : 1,36%
- grade 5 — Important : 2%
- grade 6 — Très important : 5,5%

b — Pour le préjudice d'agrément le taux de référence est de :

- grade 1 — Très léger : Néant
- grade 2 — Léger : 0,78%
- grade 3 — Modéré : 1,38%
- grade 4 — Moyen : 1,95%
- grade 5 — Important : 2,96%
- grade 6 — Très important : 7,81%

c — Pour chacun des préjudices sexuel et juvénile, le taux de référence est de :

- grade 1 — Très léger : Néant
- grade 2 — Léger : 0,10%
- grade 3 — Modéré : 0,17%
- grade 4 — Moyen : 0,24%
- grade 5 — Important : 0,37%
- grade 6 — Très important : 0,98%

Art. 8 — Le préjudice esthétique

L'indemnité allouée au titre de ce préjudice sera égale à la valeur de référence déterminée comme suit :

- grade 1 — Très léger : Néant
- grade 2 — Léger : 0,84 fois SMIG annuel
- grade 3 — Modéré : 1,64 fois SMIG annuel
- grade 4 — Moyen : 3,28 fois SMIG annuel
- grade 5 — Important : 6,6 fois SMIG annuel
- grade 6 — Très important : 14,44 fois SMIG annuel

Art. 9 — Aide d'une tierce personne

Si l'état de la victime exige l'assistance d'une tierce personne, 25% du montant de l'indemnité allouée au titre de l'incapacité permanente seront aussi versés pour assurer la rémunération de la tierce personne.

SECTION II — REGLES D'INDEMNISATION EN CAS D'ACCIDENTS MORTELS

Art. 10 — Frais funéraires

Les frais médicaux et d'hospitalisation exposés avant le décès et, s'il y a lieu, les frais de transport du corps, seront payés sur production des pièces justificatives. Les frais funéraires seront remboursés à ceux qui les ont exposés à concurrence d'un forfait de 100 000 F CFA.

Art. 11 — Le préjudice économique

Le préjudice économique causé aux ayants-droit par le décès d'une personne est indemnisé sur la base du Salaire Minimum Interprofessionnel Garanti annuel de la victime soit :

— 7 fois le SMIG annuel pour une victime sans qualification ou disposant d'un certificat d'études primaires.

— 14 fois le SMIG annuel pour une victime titulaire d'un diplôme d'études secondaires ou équivalent sur le plan technique ou justifiant d'un niveau social équivalent

— 30 fois le SMIG annuel pour une victime disposant d'un diplôme d'études supérieures ou justifiant d'un niveau social équivalent.

L'indemnité ainsi déterminée est allouée aux ayants-droit conformément aux dispositions du code de la famille dont relève le de cujus.

La quote-part revenant aux enfants est répartie en points selon leurs âges de la manière suivante

- enfant conçu : 28 points
- 1 an d'âge : 26 points
- 2 ans d'âge : 25 points
- 3 ans d'âge : 24 points
- 4 ans d'âge : 23 points
- 5 ans d'âge : 22 points
- 6 ans d'âge : 21 points
- 7 ans d'âge : 20 points
- 8 ans d'âge : 19 points
- 9 ans d'âge : 18 points
- 10 ans d'âge : 17 points
- 11 ans d'âge : 16 points
- 12 ans d'âge : 15 points
- 13 ans d'âge : 14 points
- 14 ans d'âge : 13 points
- 15 ans d'âge : 12 points
- 16 ans d'âge : 11 points
- 17 ans d'âge : 10 points
- 18 ans d'âge : 9 points
- 19 ans d'âge : 8 points
- 20 ans d'âge : 7 points
- 21 à 25 ans d'âge : 4 points
- 26 et plus : 2 points

L'indemnité affectée à chaque enfant est calculée suivant la formule :

$$I_e = \frac{I_g \times P_e}{\sum P_e}$$

dans laquelle :

- I_e = indemnité allouée à un enfant
- I_g = quote-part revenant aux enfants concernés
- P_e = nombre de points liés à l'âge d'un enfant
- $\sum P_e$ = somme des points liés aux âges des enfants concernés.

Art. 12 — Le préjudice moral

Il sera alloué au titre de ce préjudice une indemnité égale à 25% du SMIG annuel par ayants-droit jusqu'à concurrence de 2 fois le SMIG annuel pour l'ensemble des ayants-droit.

Art. 13 — Mode de paiement

Les indemnités dues en cas de décès devront faire l'objet d'une réclamation adressée à la Compagnie d'Assurance du responsable selon la procédure prévue à l'article 15 du présent décret.

SECTION III — CAS DES VICTIMES ENTIEREMENT RESPONSABLES

Art. 14 — Lorsqu'une personne est victime d'un accident dont la responsabilité entière lui incombe, l'assureur du véhicule auteur est tenu de lui rembourser les frais de traitement jusqu'à concurrence de 150 000 F CFA en cas de dommages et, un forfait de 100 000 F CFA en cas de décès pour les frais d'obsèques.

SECTION IV — DISPOSITIONS GENERALES

Art. 15 — Procédure et délai de paiement

Avant d'engager une procédure judiciaire en indemnisation, la victime ou, en cas de décès, ses ayants-droit, doivent demander l'indemnisation à l'Assureur du responsable conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi n° 89-13 du 5 juillet 1989.

Dans les trente (30) jours suivant la réception des documents justificatifs visés à l'article 14 de la loi précitée, l'assureur doit notifier au demandeur, par lettre recommandée avec accusé de réception ou par voie extrajudiciaire, s'il admet la responsabilité de son assuré, le montant de l'indemnité qu'il propose.

Le délai de trente (30) jours peut être, le cas échéant, augmenté pour permettre une contre expertise ou, en cas de désaccord, une expertise judiciaire. Tout défaut de réponse dans le délai imparti est considéré comme un refus d'indemnisation, ouvrant au demandeur l'action judiciaire. Si le tribunal décide que ce refus est injustifié, il assortira la condamnation du paiement d'intérêts au taux légal pour compenser le retard apporté à l'indemnisation.

Le demandeur doit faire connaître, dans les trente (30) jours de la réception de la lettre ou de l'acte prévu à l'alinéa 2 du présent article, son accord ou son refus, notifié par lettre recommandée avec accusé de réception ou par voie extrajudiciaire.

En cas d'accord, l'assureur doit, dans les trente (30) jours suivant la réception de la lettre du demandeur, lui verser l'indemnité prévue. Passé ce délai, l'indemnité ou sa fraction non versée produira de plein droit des intérêts au taux légal.

Art. 16 — Les victimes ou les ayants-droit des victimes d'accidents de la circulation n'ont droit à aucune autre indemnité pour dommage corporel que celles prévues par le présent décret.

Art. 17 — Les formules et taux définis aux articles 7, 8 et 11 sont appliqués en exemple dans l'annexe jointe au présent barème.

Art. 18 — Entrée en vigueur
Le présent décret entrera en vigueur à la date de sa signature

Art. 19 — Le ministre de l'économie et des finances, Le garde des sceaux, ministre de la justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera publié avec son annexe au *Journal Officiel* de la République togolaise.

Lomé, le 17 Octobre 1989
Général Gnassingbé EYADEMA

ANNEXE du DECRET N° 89-161 du 17 Octobre 1989
portant barème d'indemnisation des victimes d'accidents corporels causés par des véhicules terrestres à moteur.

Exemples d'indemnisation

Art. 5 — Indemnité en cas d'Incapacité Permanente

1° — Incapacité ne dépassant pas 30 % IPP 20 %

Exemples

Groupe 1

— Manœuvre de 20 ans
 $I = 179.652 \times 1,6 \% \times 8 \times 20 = 459.910 \text{ F}$

— Manœuvre de 50 ans
 $I = 179.652 \times 1,6 \% \times 5 \times 20 = 287.444 \text{ F}$

Groupe 2

— Elève de 16 ans — Etudes Techniques ou Hôtesse de l'Air ou Manéquin
 $I = 179.652 \times 3,3 \% \times 8 \times 20 = 948.563 \text{ F}$

— Employé de 38 ans
 $I = 179.652 \times 3,3 \% \times 6 \times 20 = 711.422 \text{ F}$

Groupe 3

— Etudiant 3e ou 4e année de 26 ans
 $I = 179.652 \times 6,9 \% \times 7 \times 20 = 1.735.438 \text{ F}$

— Ingénieur de 40 ans
 $I = 179.652 \times 6,9 \% \times 6 \times 20 = 1.487.519 \text{ F}$

2e — Incapacité supérieure à 30 % IPP 50 %

Groupè 1

— Manœuvre de 20 ans
 $I = 179.652 \times 2,3 \% \times 8 \times 40 = 1.322.239 \text{ F}$

— Manœuvre de 50 ans
 $I = 179.652 \times 2,3 \% \times 5 \times 40 = 826.399 \text{ F}$

Groupe 2

— Elève de 16 ans — Etudes Techniques ou Hôtesse de l'Air ou Manéquin
 $I = 179.652 \times 4,6 \% \times 8 \times 40 = 2.644.477 \text{ F}$

— Employé de 38 ans
 $I = 179.652 \times 4,6 \% \times 6 \times 40 = 1.983.358 \text{ F}$

Groupe 3

— Etudiant 3e ou 4e année de 26 ans
 $I = 179.652 \times 9,6 \% \times 7 \times 40 = 4.829.046 \text{ F}$

— Ingénieur de 40 ans
 $I = 179.652 \times 9,6 \% \times 6 \times 40 = 4.139.182 \text{ F}$

Art. 7 — Indemnité due au titre du Préjudice Doloris

a — Grade 3 — Modéré — Incapacité Fonctionnelle 30 %

$$I = 179.652 \times 0,96 \% \times 30 = 51.740 \text{ F}$$

b — Grade 6 — Très important — Incapacité Fonctionnelle 50 %

$$I = 179.652 \times 5,5 \% \times 50 = 494.043 \text{ F}$$

— Indemnité due au titre du Préjudice d'Agrément

a — Grade 3 — Modéré — Incapacité fonctionnelle 30 %

$$I = 179.652 \times 1,38 \% \times 30 = 74.376 \text{ F}$$

b — Grade 6 — Très important — Incapacité fonctionnelle 50 %

$$I = 179.652 \times 7,81 \% \times 50 = 701.741 \text{ F}$$

Indemnité due au titre des Préjudices sexuel ou juvénile

a — Grade 3 — Modéré — Incapacité fonctionnelle 30 %

$$I = 179.652 \times 0,17 \% \times 30 = 9.162 \text{ F}$$

b — Grade 6 — Très important — Incapacité fonctionnelle 50 %

$$I = 179.652 \times 0,98 \% \times 50 = 88.029 \text{ F}$$

Indemnité due au titre du Préjudice esthétique

a — Grade 3 — Modéré

$$I = 179.652 \times 1,64 = 294.620 \text{ F}$$

b — Grade 6 — Très important

$$I = 179.652 \times 14,44 = 2.594.175 \text{ F}$$

Art. 11 — Indemnité en cas d'accidents mortels :

Préjudice Economique des ayants-droit

Exemples d'indemnisation conformément au code de la famille togolais et aux dispositions du barème.

a — Victime décédée : manœuvre de 50 ans.

Ayants-droit : 2 veuves — 5 enfants (3 ans, 5 ans, 8 ans, 20 ans, 25 ans).

Indemnité

$$I = 179.652 \times 7 = 1.257.564 \text{ F}$$

Part des veuves : $1.257.564 \times 1 = 314.391 \text{ F}$

4

soit 157.197 F/V

Part des enfants : $1.257.564 - 314.391 = 943.173 \text{ F}$

1° — enfant de 3 ans d'âge :

$$I = 943.173 \times 24 = 297.844 \text{ F}$$

76

2° — enfant de 5 ans d'âge :

$$I = 943.173 \times 22 = 273.023 \text{ F}$$

76

3° — enfant de 8 ans d'âge :

$$I = 943.173 \times 19 = 235.793 \text{ F}$$

76

4° — enfant de 20 ans d'âge

$$I = 943.173 \times 7 = 88.871 \text{ F}$$

76

5° — enfant de 25 ans d'âge

$$I = 943.173 \times 4 = 49.641 \text{ F}$$

78

b — Victime décédée employée de 38 ans avec une veuve, 2 enfants de 1 an et 5 ans.

Indemnité :

$$I = 179.052 \times 14 = 2.515.128 \text{ F}$$

Part de la veuve :

$$= 2.515.128 \times 1 = 628.782 \text{ F}$$

4

Part des enfants :

$$2.515.128 - 628.782 = 1.886.346 \text{ F}$$

Pour l'enfant de 1 an d'âge :

$$= 1.886.346 \times 26 = 1.021.077 \text{ F}$$

48

Pour l'enfant de 5 ans d'âge :

$$= 1.886.346 \times 21 = 864.575 \text{ F}$$

48

c — Victime décédée : Ingénieur de 40 ans

Ayants-droit :

1 Veuve

— un enfant conçu

— un enfant de 2 ans

— un enfant de 5 ans

$$\text{Indemnité : } I = 179.652 \times 30 = 5.389.560 \text{ F}$$

Part de la veuve :

$$= 5.389.560 \times 1 = 1.347.390 \text{ F}$$

4

Part des enfants :

$$5.389.560 - 1.347.390 = 4.042.170 \text{ F}$$

Part d'un enfant conçu :

$$4.042.170 \times 28 = 1.509.077 \text{ F}$$

75

Part d'un enfant de 2 ans d'âge :

$$4.042.170 \times 25 = 1.347.390 \text{ F}$$

75

Part d'un enfant de 5 ans d'âge :

$$4.042.170 \times 22 = 1.185.703 \text{ F}$$

75