

№ 3 4 3 7

4

*Le Président de la République*

18869

Dakar, le 7 MARS 1974

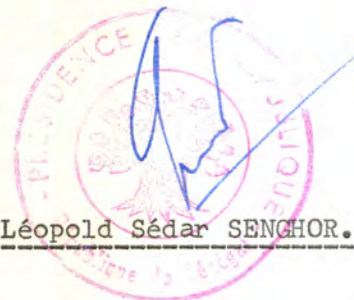
9/74

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joint, un décret de présentation à l'Assemblée nationale d'un projet de loi instituant l'obligation d'assurance en matière de circulation de tous véhicules terrestres à moteur.

Je vous serais obligé de bien vouloir soumettre ce projet à la délibération de l'Assemblée nationale.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de ma haute considération.

  
Léopold Sédar SENGHOR.

Monsieur Amadou Cissé DIA  
Président de l'Assemblée nationale

--- D A K A R ---

SD/MDFS  
REPUBLIQUE DU SENEGAL  
PRIMATURE

N° 73-701 /PM/SGG/SL 9

SECRETARIAT GENERAL DU GOUVERNEMENT

DECRET

ordonnant la présentation à l'Assemblée nationale  
les projets suivants :

- 1.- Projet de loi instituant l'obligation d'assurance  
en matière de circulation de tous véhicules terrestres  
à moteur.
- 2.- Projet de loi portant création de la Caisse de péréquation  
et de stabilisation des prix.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

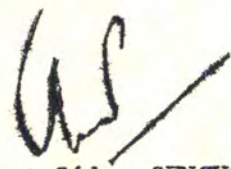
VU la Constitution ;

DECRETE :

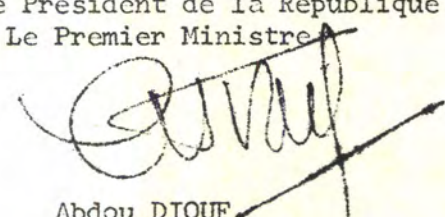
Article 1er..- Les projets de lois dont les textes sont annexés au présent décret seront présentés à l'Assemblée nationale par le Ministre des Finances et des Affaires économiques, qui est chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article 2..- Le Ministre des Finances et des Affaires économiques et le Ministre de l'Information, chargé des relations avec les Assemblées sont chargés chacun, en ce qui le concerne de l'exécution du présent décret.

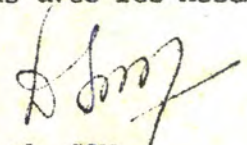
Fait à Dakar, le 25 juillet 1973

  
Léopold Sédar SENGHOR.

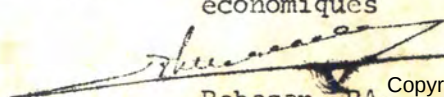
Par le Président de la République  
Le Premier Ministre

  
Abdou DIOUF.

Le Ministre de l'Information, chargé  
des relations avec les Assemblées

  
Daouda SOW.

Le Ministre des Finances et des Affaires  
économiques

  
Babacar BA.

REPUBLIQUE DU SENEGAL

MINISTERE DES FINANCES  
& DES AFFAIRES ECONOMIQUES

---

PROJET DE LOI INSTITUANT L'OBLIGATION  
D'ASSURANCE EN MATIERE DE CIRCULATION  
DE VEHICULES TERRESTRES A MOTEUR ET  
SON DECRET D'APPLICATION,

---

EXPOSE DES MOTIFS

Par lettre du 3 mai 1965, le Conseil économique et social a été saisi d'une demande d'avis portant sur l'opportunité de l'institution au Sénégal de l'assurance obligatoire pour les véhicules de tourisme autres que ceux qui sont affectés au transport public de voyageurs.

Le Conseil économique et social ayant émis un avis favorable insistant notamment sur le côté social, le Ministère des Finances a été invité à préparer les textes en la matière.

Le projet de loi qui vous est soumis a donc pour but ; la sécurité des personnes transportées.

En effet, tous les auteurs d'accidents ne sont pas assurés et négligent d'autant plus cette précaution élémentaire qu'ils n'ont aucun patrimoine à défendre. Ainsi en cas d'accidents, les victimes se trouvent en présence d'insolvables.

Le développement de la circulation automobile au Sénégal a créé un véritable risque social dont il importe pour la tranquillité du public, d'organiser la garantie.

Des systèmes divers ont été mis en vigueur dans les pays où l'assurance est déjà bien comprise ; le plus répandu est l'assurance obligatoire.

.../...

Les législations sur l'obligation d'assurance présentent des caractères communs dont les principaux sont les suivants :

a) tout d'abord, elles partent d'un précepte moral : c'est un devoir pour tout usager d'un véhicule automobile qui n'est pas certain de répondre sur son patrimoine des accidents qu'il cause de s'assurer contre le risque de responsabilité vis-à-vis des tiers, et il est facile de transformer ce devoir de conscience en une obligation juridique de contracter une assurance valable. Telle est la vocation de ce texte.

b) l'assurance obligatoire postule une garantie minima accordée par les polices d'assurances, avec une certaine identité dans le contenu de ces polices et naturellement un contrôle des sociétés d'assurances. Il est souhaitable pour l'efficacité du système, que soient réduits à l'extrême les cas où le contrat ne s'applique pas ; ce qui a été minutieusement recherché à l'article 10 traitant de l'aliénation des véhicules.

c) il est nécessaire aussi que des sanctions pénales, voire une prévention sévère, soient prévues à l'égard de ceux qui mettraient en circulation un véhicule non assuré ; ces mesures sont prévues aux articles 5, 7, 10 et 11 du projet de loi.

Plusieurs pays de l'Afrique de l'Ouest, notamment ceux membres de la CICA (Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances des pays Africains, Français et Malgache) ont déjà institué l'assurance obligatoire.

Le Sénégal se devait, lui aussi, d'instituer l'assurance obligatoire pour tous les véhicules à moteur ; les véhicules affectés aux transports publics de voyageurs et de marchandises y sont assujettis par l'arrêté du 7 août 1956.

Il s'agissait pour le Gouvernement qui a le contrôle des Compagnies d'Assurances, d'assainir d'abord le marché de l'assurance automobile qui se dégradait d'année en année avant l'institution de l'assurance obligatoire. Plusieurs mesures administratives et techniques ont été prises depuis fin 1962 (augmentation du tarif automobile - création du Comité de tarification des risques aggravés pour les véhicules de transports publics de voyageurs, franchises pour l'assurance tout **risque** etc...)

.../...

Il paraît aujourd'hui nécessaire de franchir le pas décisif et d'instituer l'obligation pour tous les véhicules à moteur. Tel est l'objet du Titre I du présent projet.

Ce texte tranche sur les législations des autres Etats de la CICA sur les points suivants :

- pas de création de fonds de garantie
- contrôle plus rigoureux à priori, c'est-à-dire au moment de la mise en circulation du véhicule.

Le projet n'a pas prévu la création d'un fonds de garantie, car son financement qui ne pourrait être que sur fonds publics poserait des problèmes sérieux dans la conjoncture actuelle.

Il ne faut pas se dissimuler, par ailleurs, que la généralisation de l'obligation risque de conduire à une aggravation des charges des organismes d'assurances. Ce sont, en effet, les plus mauvais risques (véhicules anciens - conducteurs occasionnels) qui vont former la masse des nouveaux assurés, la totalité des conducteurs conscients de leurs responsabilités l'étant déjà.

Aussi, avait-il été prévu dans ce projet de loi un Titre II intitulé, "Réparation des Préjudices causés aux victimes de la circulation".

Ce titre devait avoir comme résultat, en réduisant les indemnités allouées aux victimes de la circulation, de baisser les charges qui compromettraient l'équilibre déjà précaire de la branche automobile et qui conduiraient inéluctablement à une augmentation de primes, ce qui ne manquerait pas d'avoir un effet fâcheux sur l'économie du pays.

Mais devant la réticence des députés, et même de la Cour Suprême à adopter ce titre, il m'a paru nécessaire de demander le retrait du projet initial afin d'en extirper le titre II et de ne représenter que le projet de loi ci-joint.

Babacar BA.

18869

REPUBLIQUE DU SENEGAL

-----  
ASSEMBLEE NATIONALE  
-----

IV° L E G I S L A T U R E  
-----

DEUXIEME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1974  
-----

-:-

R A P P O R T

fait au nom

de l'INTERCOMMISSION constituée par les FINANCES, la LEGISLATION,  
et les AFFAIRES ECONOMIQUES ,

sur

le PROJET DE LOI n° 9/74 instituant l'obligation d'assurance  
en matière de circulation de tous  
véhicules terrestres à moteur .  
-----

par M. Christian VALANTIN

Rapporteur Général  
de la  
COMMISSION des FINANCES

./.

Monsieur le Président ,  
Mesdames ,  
Mes Chers Collègues ,

L'Intercommission des Finances de la Législation et des Affaires Economiques, s'est réunie pour examiner le Projet de Loi n° 9/74 instituant l'assurance obligatoire pour les véhicules terrestres à moteur . Cet important projet de Loi a pour but d'assurer la sécurité des personnes transportées et de permettre aux victimes d'accidents de se trouver en face d'organismes solvables . Cette Loi est rendue plus nécessaire du fait du développement de la circulation automobile qui a créé au Sénégal un véritable risque social .

L'obligation d'assurance procède de plusieurs raisons :

Une raison morale : tout propriétaire d'un véhicule automobile doit s'assurer contre le risque de responsabilité vis à vis des tiers, dans la mesure où il ne peut en répondre sur son patrimoine propre .

L'assurance obligatoire postule donc une garantie minima accordée par les polices d'assurances.

./.

./.

- 2 -

La sanction du défaut d'assurance doit être sévère et le présent projet de Loi règle la responsabilité pénale du délinquant en ses articles 5 - 7 - 10 et 11 .

Plusieurs pays de l'Afrique de l'Ouest, notamment les membres de la Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances des Pays Africains français et malgache ( S.I.C.A. ) a déjà institué l'assurance obligatoire.

Le Gouvernement qui contrôle les compagnies d'assurances a voulu également assainir le marché de l'Assurance automobile qui se dégrade de plus en plus. Plusieurs mesures administratives et techniques ont été prises dès 1962 . L'assurance obligatoire doit compléter le système par la création d'un Fonds de Garantie qu'il est possible de faire financer par les assureurs et par un contrôle plus rigoureux au moment de la mise en circulation du véhicule .

Il faut enfin noter que ce projet de Loi a fait l'objet de nombreuses controverses et a été rejeté deux fois par votre Commission des Finances . Ce double rejet avait trouvé sa raison dans l'existence du Titre II au projet de Loi relatif à la réparation et des préjudices causés aux victimes de la circulation . Ce Titre réduisait les indemnités allouées aux victimes et tendait à un abaissement des charges qui compromettaient l'équilibre déjà précaire de la branche automobile, mais conduisait inéluctablement à une augmentation des primes .

Ce Titre II n'apparaît plus au présent projet de Loi soumis à votre examen .

Votre Commission des Finances a longuement discuté sur le contenu du texte :

./..

./.

- 3 -

L'article 5 notamment a fait l'objet d'une grande controverse . Les Commissaires ont trouvé que les peines prévues pour la répression étaient trop élevées et ont demandé d'abaisser le maximum de deux ans à dix huit mois, pour permettre l'application des dispositions de l'article 127 du Code de Procédure Pénale. Le Gouvernement en a convenu et a donc accepté cet amendement .

L'article 7 a fait également l'objet de discussions intéressantes . Les Commissaires ont estimé que le texte faisait la part trop belle aux compagnies d'assurances au détriment des assurés . En effet, celui qui ne peut présenter un document faisant présumer que l'obligation d'assurance a été satisfaite, doit immédiatement payer une amende forfaitaire de 800 francs , sans préjuger de la mise en fourrière du véhicule et des frais occasionnés par cette mise en fourrière . Par ailleurs, les Commissaires ont demandé que le délai de huit jours accordé à l'assureur pour délivrer un document justificatif soit ramené à trois jours . Le Gouvernement en a convenu .

Concernant l'article 9 du présent projet de Loi, le Ministre des Finances et des Affaires Economiques est convenu que les dispositions de cet article ne doivent en aucun cas se traduire par une aggravation des charges de l'assuré . Sous réserve de cette assurance, la Commission a accepté de retirer l'amendement présenté par Messieurs Habib THIAM et Abdoul N'DIAYE ; cet amendement voulait que les contrats passés antérieurement à la loi portant obligation d'assurances fussent valables jusqu'à leur terme .

Concernant l'article 12 , l'Intercommission des Finances, de la Législation et des Affaires Economiques, en accord avec le Gouvernement, a estimé qu'il devait être purement et simplement supprimé .

./.

./.

Cet article stipulait qu'il ne pouvait être fait de crédit ou accordé de délai de paiement pour les primes ou portions de primes relatives aux contrats souscrits . Les Commissaires, suivis par le Ministre des Finances et des Affaires Economiques ont pensé que c'était un problème interne aux compagnies d'assurances et qu'il n'était pas utile d'introduire cette disposition dans le texte .

L'article I8 du présent projet de Loi a été supprimé . En définitive le corps du texte contient I7 articles et non I9 .

Le Ministre , à plusieurs questions posées par les Commissaires, a donné des apaisements :

- la franchise de 30.000 francs sera supprimée à la satisfaction de tous ;

- le Ministre des Finances et des Affaires Economiques contrôle d'une façon très stricte les compagnies d'assurances . Les contrôles seront exercés chaque année, notamment en ce qui concerne l'obligation de souscrire des contrats au Sénégal . Les primes sont effectivement retenues au Sénégal et un accord existe entre les Etats membres de la S.I.C.A. et la France . Cependant , des contrats de réassurances sont souscrits auprès des compagnies internationales lorsqu'il s'agit de primes importantes . Il est normal qu'une partie de ces primes soit reversée à ces compagnies de réassurances .

Les Commissaires ont demandé que les compagnies d'assurances qui se font représenter dans les régions soient tenues pour suffisamment responsables des erreurs et des fautes commises par leurs représentants .

./.

- 5 -

Le Ministre s'est déclaré d'accord sur ce point . Il a été d'ailleurs convenu qu'une lettre du Président de l'Assemblée Nationale serait envoyée au Premier Ministre pour lui demander de prendre toutes dispositions pour faire des vérifications techniques dans les grands centres et dans les régions .

En ce qui concerne l'obligation de passer par des courtiers qui peuvent s'avérer nécessaire dans certains cas, ceux-ci étant des assureurs-conseils prenant la défense des assurés, le Ministre a indiqué qu'une étude était en cours .

Sous le bénéfice de ces observations, votre Intercommission des Finances, de la Législation et des Affaires Economiques , a adopté le présent projet de Loi et vous demande d'en faire autant .

-:-

REPUBLIQUE DU SENEGAL

/// /// /// N° 74 - 33

18869

instituant l'obligation d'assurance en  
matière de circulation de tous véhicules  
terrestres à moteur

L'ASSEMBLEE NATIONALE a délibéré et adopté, en sa  
séance du Mercredi 3 juillet 1974 ;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE promulgue la loi dont  
la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.-

Toute personne physique ou morale, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels ou matériels causés à autrui par un véhicule terrestre à moteur sans limitation de cylindrée, ainsi que par ses remorques ou semi-remorques, doit, pour faire circuler ledit véhicule, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par la présente loi et les textes pris pour son application.

Cette obligation s'applique aux véhicules ci-dessus désignés, qu'ils soient ou non affectés à des transports publics de voyageurs ou de marchandises.

ARTICLE 2.-

Les dispositions de l'article premier ne s'appliquent pas aux dommages causés par les véhicules circulant sur rail.

ARTICLE 3.-

L'obligation d'assurance ne s'applique pas à l'Etat.

Des dérogations partielles ou totales peuvent être accordées par décret aux collectivités locales, aux établissements publics et aux sociétés d'économie mixte, qui justifieront de garanties financières suffisantes.

ARTICLE 4.-

Les contrats d'assurances prévus à l'article premier doivent être souscrits auprès d'un organisme d'assurance spécialement agréé au Sénégal, dans les conditions prévues par la loi n° 63-38 du 10 juin 1963, portant réglementation des organismes d'assurances de toute nature et des opérations d'assurances, modifiée par la loi n° 71-26 du 6 mars 1971, et par le décret n° 64-336 du 13 mai 1964 portant règlement pour la constitution des sociétés d'assurances, leur fonctionnement et leur contrôle, modifié par le décret n° 68-547 du 14 mai 1968.

.../...

2. -

ARTICLE 5. -

Quiconque aura sciemment contrevenu aux dispositions de l'article premier de la présente loi, sera puni d'un emprisonnement d'un mois à 18 mois et d'une amende de 20.000 à 500.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement.

En cas de récidive, la confiscation du véhicule au profit de l'Etat sera en outre prononcée, sous réserve des droits des créanciers gagistes ou saisissants.

ARTICLE 6. -

La juridiction pénale sera compétente pour statuer sur toutes contestations portant sur l'existence ou la validité de l'assurance, après mise en cause de l'assureur par le prévenu ou le ministère public.

ARTICLE 7. -

Sous peine d'une amende de 900 à 1.800 francs pouvant donner lieu au paiement immédiat d'une amende forfaitaire de 300 francs, tout conducteur d'un véhicule visé à l'article premier doit être en mesure de présenter un document faisant présumer que l'obligation d'assurance prévue audit article a été satisfaite, ou que les dispositions de l'article 3 sont applicables.

Cette présomption résultera de la production au fonctionnaire ou agent chargé de constater les infractions à la police de la circulation, d'un document dont les conditions d'établissement et de validité seront fixées par décret.

A défaut de cette présentation et jusqu'à ce qu'il ait été justifié de l'assurance, le véhicule sera placé en fourrière à la diligence de l'autorité investie du pouvoir de police, dans les conditions prévues par les articles 122, 125, 128, et 132 du Code de la Route (partie réglementaire).

Les frais occasionnés par la mise en fourrière du véhicule, son transport, sa garde ou sa mise à l'abri, sont à la charge du propriétaire.

L'assureur qui reçoit une demande de document justificatif doit délivrer celui-ci dans un délai de 3 jours, sous peine d'une amende de 3.000 à 9.000 francs pouvant donner lieu au paiement immédiat d'une amende forfaitaire de 3.000 francs.

ARTICLE 8. -

Lorsque l'auteur d'un accident n'est pas en mesure de justifier qu'il a été satisfait à l'obligation d'assurance instituée par la présente loi, la victime sera fondée à se prévaloir des mesures conservatoires prévues par les articles 401 à 410 du Code de Procédure Civile.

ARTICLE 9. -

Les contrats d'assurance prévus à l'article premier ci-dessus, doivent comporter au minimum les garanties qui seront fixées par décret.

./..

3. -

A compter de la date d'application de la présente loi, tout contrat d'assurance garantissant la responsabilité visée à l'article premier sera, nonobstant toute clause contraire, réputé comporter les garanties définies à l'alinéa précédent.

Pour les contrats en cours à la date d'application de la présente loi, qui ne comporteraient pas lesdites garanties, l'assureur pourra, dans un délai de trois mois, proposer un nouveau taux de prime qui prendra effet à la date d'application de la présente loi. L'assuré, dans un délai d'un mois suivant notification de cette proposition, pourra résilier le contrat moyennant un préavis de 10 jours. Cette résiliation donnera lieu à la restitution de la portion de prime payée pour le temps où l'assurance ne court plus, calculée prorata-temporis.

#### ARTICLE 10. -

Par dérogation aux dispositions de l'article 689 du Code des Obligations (deuxième partie - contrats spéciaux), en cas d'aliénation d'un véhicule terrestre à moteur ou de ses remorques ou semi-remorques et seulement en ce qui concerne le véhicule aliéné, le contrat d'assurance est de plein droit suspendu à partir du cinquième jour à 0 heure suivant le jour de l'aliénation. Il peut être résilié moyennant préavis de 10 jours par chacune des parties ou cédé à l'acquéreur sous forme d'avenant signé par ce dernier, le vendeur et l'assureur.

A défaut de remise en vigueur du contrat par accord des parties, de résiliation par l'une d'elles ou de cession, la résiliation interviendra de plein droit à l'expiration d'un délai de six mois suivant le jour de l'aliénation.

Pour l'application des dispositions du présent article le jour de l'aliénation est réputé être celui de la délivrance du véhicule à l'acquéreur.

Un exemplaire du document justificatif visé à l'article 7 délivré à l'acquéreur par son assureur sera obligatoirement joint aux déclarations de mise en circulation et de vente prévues aux articles 44 et 46 du Code de la Route (partie réglementaire).

Sera puni d'un emprisonnement de un mois à un an et d'une amende de 20.000 à 200.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, tout vendeur ou son mandataire qui aura délivré le véhicule à un acquéreur démuné du document justificatif prévu à l'article 7 ; en outre, dans ce cas et pendant une période de deux mois suivant la date de suspension du contrat prévu au premier alinéa, le vendeur ou son mandataire sera responsable envers les victimes, solidairement avec l'acquéreur non encore assuré au moment du sinistre, des dommages corporels causés par le véhicule, sauf son recours contre ledit acquéreur.

Sera puni des peines prévues à l'alinéa précédent, tout fonctionnaire ou agent public qui aura délivré à l'acquéreur la carte grise afférente au véhicule aliéné, sans être en possession du document justificatif obligatoirement annexé à la déclaration de mise en circulation ou à la déclaration de vente.

./..

4. -

Le vendeur ou son mandataire doit notifier à son assureur la date de la délivrance du véhicule dans les 48 heures de celle-ci ; la preuve de la notification ne peut être apportée que par l'avis de réception d'une lettre recommandée ou par annotation de l'assureur sur le document justificatif prévu à l'article 7.

Il pourra être stipulé au contrat que l'assureur aura droit à une indemnité égale à la portion de prime correspondant au temps écoulé entre la date de suspension du contrat et la date à laquelle l'aliénation est portée à sa connaissance, sans que cette indemnité puisse dépasser la moitié d'une prime annuelle.

Il pourra également être stipulé une indemnité au profit de l'assureur, lorsque la résiliation est le fait de l'assuré ou intervient de plein droit, conformément aux deux premiers alinéas du présent article. Le montant maximum de cette indemnité est également fixé à la moitié d'une prime annuelle.

Pendant le temps compris entre l'aliénation et la suspension de plein droit du contrat, l'acquéreur jouit des mêmes garanties que le vendeur auquel il est substitué à cet effet, à l'exclusion toutefois des garanties qui ne sont pas rendues obligatoires par la présente loi et par le décret pris pour son application. Si, pour le même véhicule, la responsabilité de l'acquéreur est couverte par un autre contrat, l'assureur du vendeur n'est engagé qu'à titre subsidiaire en cas de sinistre survenant pendant la période du cumul d'assurances.

#### ARTICLE 11. -

La suspension à la demande de l'assuré n'a d'effet qu'à compter de la réception par l'assureur du document justificatif prévu à l'article 7.

#### ARTICLE 12. -

Un Comité de tarification pour les risques aggravés concernant toutes les personnes visées à l'article premier de la présente loi sera créé par décret.

#### ARTICLE 13. -

Les véhicules mis en circulation depuis plus de trois ans, à l'exception des véhicules à deux roues, font l'objet de vérifications périodiques portant sur leur état mécanique dans les conditions prévues par décret.

Tout individu qui met en circulation et qui, y étant tenu, ne soumet pas à la vérification périodique le véhicule dont l'utilisation compromet la sécurité des personnes ou des biens, ou qui n'exécute pas les réparations ou aménagements prescrits par l'auteur de la vérification, est passible d'un emprisonnement de 1 à 2 mois, et d'une amende de 20.000 à 100.000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, sans préjudice des mesures d'immobilisation, de mise en fourrière et retrait de circulation prescrits par les articles 113 à 133 du Code de la Route (partie réglementaire).

./..

ARTICLE 14.-

Les dispositions de la présente loi ne portent pas atteinte aux prescriptions réglementaires en vigueur, dans la mesure où ces prescriptions concernent des risques différents ou imposent des obligations plus étendues.

ARTICLE 15.-

Un décret fixera les modalités d'application de la présente loi et les dispositions particulières relatives à l'assurance des véhicules en circulation internationale et de certains autres véhicules.

ARTICLE 16.-

Les dispositions de la présente loi sont d'ordre public, sauf celles qui donnent aux parties une simple faculté.

ARTICLE 17.-

La présente loi et le décret prévu à l'article 9 ci-dessus entreront en vigueur le 1er janvier 1975.

ARTICLE 18.-

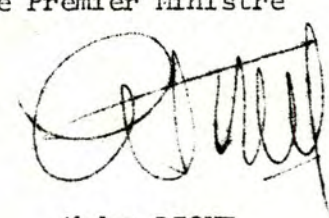
Sont abrogées toutes dispositions contraires, et notamment le décret n° 47-1932 du 7 octobre 1947 réglementant les transports automobiles en Afrique occidentale française.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Dakar, le 18 JUILLET 1974

  
Léopold Sédar SENGHOR

Par le Président de la République  
Le Premier Ministre

  
Abdou DIOUF