

**LES GARANTIES ET EXCLUSIONS EN ASSURANCE DE
RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE : ETAT DE LA
LEGISLATION CONGOLAISE**
(Loi N° 15/005 du 17 mars 2015 portant code des assurances)

Par

Abel NSIMBA NSIMBA

*Assistant et Apprenant en DES en droit privé et judiciaire à la Faculté de Droit de
l'Université de Kinshasa
Gestionnaire Sinistres chez RAWSUR SA*

RESUME

L'assurance de la responsabilité civile automobile est liée à la responsabilité civile des propriétaires des véhicules terrestres à moteur. Elle garantit la réparation des dommages corporels ou matériels résultant des accidents, incendies ou explosions causés par le véhicule, les remorques ou semi-remorques, les accessoires et les produits servant à leur utilisation, les objets et substances qu'ils transportent ainsi que de la chute de ces accessoires, objets, substances ou produits.

L'assurance de la responsabilité civile en matière des véhicules terrestres à moteur fait partie des assurances de responsabilités. Celles-ci couvrent le patrimoine de l'assuré contre les atteintes qui le menacent à la suite de responsabilités qui lui incomberaient. Elles apparaissent comme un instrument de grande utilité sociale et apportent aux victimes une source d'indemnisation rapide et solvable.

L'étude des risques couverts par l'assurance RC automobile nous a conduit à analyser l'étendue de cette assurance quant aux dommages et aux personnes qu'elle couvre. C'est donc les garanties aux dommages et aux personnes. Et à ces garanties correspondent des exclusions expressément prévues par le code des assurances. L'examen des garanties et exclusions découlant de l'assurance RC automobile a donc constitué l'objet de cette recherche.

Mots-clés : *Assurance, responsabilité, victime, dommage, accident, garantie, exclusion, propriétaire, véhicule, corporel, matériel, indemnisation.*

SUMMARY

Automobile liability insurance is linked to the civil liability of the owners of motorized land vehicles. It covers bodily injury or property damage resulting from accidents, fires or explosions caused by the vehicle, its trailers or semi-trailers, the accessories and products used to operate them, the objects and substances they carry, and the fall of these accessories, objects, substances or products.

Third-party liability insurance for motorized land vehicles is part of liability insurance. This type of insurance covers the insured's assets against any damage that may occur as a result of his or her responsibilities. It is an instrument of great social utility, providing victims with a rapid and solvent source of compensation.

The study of the risks covered by motor liability insurance has led us to analyze the scope of this insurance in terms of the damage and persons it covers. This is what we mean by damage and personal injury cover. And to these guarantees correspond the exclusions expressly provided for in the Insurance Code.

The object of this research was therefore to examine the guarantees and exclusions arising from motor liability insurance.

Keywords: *Insurance, liability, victim, damage, accident, warranty, exclusion, owner, vehicle, bodily injury, material, compensation.*

INTRODUCTION

L'assurance de la responsabilité civile en matière des véhicules terrestres à moteur fait partie des assurances de responsabilités. Celles-ci couvrent le patrimoine de l'assuré contre les atteintes qui le menacent à la suite de responsabilités qui lui incomberaient. Elles apparaissent comme un instrument de grande utilité sociale et apportent aux victimes une source d'indemnisation rapide et solvable. Avec ces assurances, le poids de l'indemnisation ne repose plus sur le responsable lui-même mais sur les réserves accumulées d'une entreprise d'assurance¹. L'assurance de responsabilité peut donc se définir comme le contrat par lequel l'assureur garantit l'assuré contre les dommages résultant des recours en responsabilité exercés contre lui par des tiers. Elle fait partie des assurances de dommages par opposition aux assurances de personnes².

Elle garantit l'assuré contre le risque d'avoir à indemniser une victime à la suite d'un dommage survenu dans des circonstances qui engagent sa responsabilité. L'évaluation du dommage dépend de l'application des règles de la responsabilité civile. Et le contrat d'assurance définit l'activité à l'occasion de laquelle la responsabilité est garantie (activité privée, activité professionnelle, activité des personnes morales publiques, activité sportive, etc.)³.

¹ M. FONTAINE, *Droit des assurances*, 2^{ème} édition, Larcier, 1997, pp. 291 et s.

² Les assurances de dommages couvrent le patrimoine de l'assuré et comprennent les assurances de choses liées à la protection des biens de ce dernier ainsi que les assurances de responsabilités qui protègent le patrimoine de l'assuré contre toutes les dettes de réparation dont il peut être grevé. Les assurances de personnes sont liées à la couverture des risques susceptibles d'affecter l'existence (assurance vie) ou l'intégrité de la personne (assurance accident corporel ou assurance maladie).

³ H. GROUDEL et alii., *Traité du contrat d'assurance terrestre*, LITEC-LexisNexis, Paris, 2008, p. 5.

Le contrat d'assurance lui-même défini comme une convention par laquelle, une partie, dénommée assureur, s'engage à garantir une autre partie, dénommée souscripteur, qui souscrit le contrat en son nom personnel ou pour le compte d'autrui, moyennant le paiement d'une prime (pour les sociétés commerciales d'assurances) ou cotisation (pour les sociétés d'assurances à forme mutuelle), en cas de réalisation du sinistre ; c'est-à-dire du risque aléatoire prévu au contrat. Il s'agit donc d'un contrat synallagmatique impliquant que l'assureur comme le souscripteur s'engagent réciproquement : le premier à régler le sinistre en cas de réalisation du risque couvert, le second à faire les déclarations de risques et de sinistre et à payer les primes⁴.

Le risque constitue donc l'objet du contrat d'assurance : l'assureur s'engage à garantir un risque aléatoire prévu au contrat. Ceci revient à dire que l'analyse des risques couverts se rapporte, en réalité, à celle des garanties offertes par l'assureur⁵.

La définition du risque assuré est très générale et fait normalement référence à un événement, tel que l'incendie ou le vol dans les assurances de choses, le décès dans les assurances de personnes, la mise en cause de l'assuré par une victime dans les assurances de responsabilité. Ce risque pris en charge par l'assureur va s'inscrire dans un champ précis de la garantie offerte par ce dernier. Ce champ se présente comme une sorte d'espace abstrait et clos renfermant les circonstances du risque et ses conséquences qui sont a priori garanties à partir des éléments figurant dans la police⁶.

L'étude des risques couverts par l'assurance RC automobile nous conduira à analyser, en réalité, l'étendue de cette assurance quant aux dommages et aux personnes qu'elle couvre⁷. C'est donc les garanties aux dommages et aux

⁴ S. ABRAVANEL-JOLLY, *Droit des assurances*, Ed. Ellipses, Paris, 2013, p. 74.

⁵ Lire à ce sujet J. NGANDA LOMBE et A. NSIMBA NSIMBA, « Régime juridique de la déclaration des risques en droit congolais des assurances », in *Revue de Droit Africain*, Bruxelles, Kinshasa, n°102-2022, p. 179.

⁶ H. GROUDEL et alii., *op.cit.*, p. 237.

⁷ Ces garanties conditionnent l'intervention de l'assureur en cas de sinistre. C'est ainsi qu'il a été jugé et c'est à bon droit que le véhicule à la base de l'accident de circulation n'étant pas couvert par une assurance valide au moment dudit accident, l'assureur ne devrait pas être condamné et sa mise hors cause a été ordonnée. V. KANGULUMBA MBAMBI, « Incidence de l'absence de faute dans le chef de l'auteur de l'accident en droit de l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile et portée exacte des principes du droit de procédure « non bis idem » et « le criminel tient le civil en état », Notes d'observations sous Tribunal de Grande Instance de Kikwit (Province de Bandundu, RDC), Matière civile et commerciale, 1^{er} degré, RC 4104, 13 janvier 2014, in *Revue de Droit Africain*, Bruxelles, Kinshasa, n° 81, janvier 2017, p. 73. Voir au sujet de ce qu'il faut comprendre par sinistre V. KANGULUMBA MBAMBI, « Nature et incidence de la survenance du sinistre en droit des assurances », Notes d'observations sous Tribunal de Commerce de Kinshasa/Matete (RDC), 1^{er} degré, RCE 811, 10 juin 2013, in *Revue de Droit Africain*, Bruxelles, Kinshasa, n° 86-2018, pp.143-156.

personnes. Et à ces garanties correspondent des exclusions⁸ expressément prévues par le code des assurances.

Aussi, allons-nous commencer par examiner les contours de la garantie RC automobile avant de voir les exclusions de celle-ci.

I. GARANTIES DE L'ASSURANCE RESPONSABILITE CIVILE AUTOMOBILE

L'article 108 du code des assurances dispose à son alinéa 1 :

« Toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels est impliqué un véhicule terrestre à moteur ainsi que ses remorques et semi-remorques, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité dans les conditions fixées par la loi ».

Il s'agit d'une obligation d'assurance qui ne s'applique qu'aux véhicules terrestres à moteur, excluant tout autre véhicule circulant sur la voie ferrée. Cette obligation s'étend aux remorques et semi-remorques lorsqu'elles sont attelées à un véhicule.

L'alinéa 4 de l'article 108 précité relève que l'assurance de responsabilité civile automobile est aussi obligatoire pour les véhicules appartenant à l'Etat et à ses démembrements, y compris les véhicules de l'armée et de la police nationale, à l'exception de ceux destinés aux opérations ainsi que ceux circulant sur la voie ferrée.

S'agissant des professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle technique de l'automobile, l'article 109 du code prévoit une assurance spécifique devant couvrir leur responsabilité, celle des personnes travaillant dans leur exploitation, et celles des personnes ayant la garde ou la conduite du véhicule ainsi que celle des passagers. Cette obligation s'applique à la responsabilité civile que ces professionnels peuvent encourir du fait des dommages causés aux tiers par les véhicules qui sont confiés au souscripteur du contrat en raison de ses fonctions et ceux qui sont utilisés dans le cadre de l'activité professionnelle du souscripteur du contrat.

⁸ L'exclusion de garantie implique, par définition, que le risque n'a jamais été et n'est pas couvert. Elle se situe donc dans le domaine de la non-assurance. Il existe des exclusions implicites c'est-à-dire celles qui résultent de la définition du contrat d'assurance ainsi que les exclusions explicites, prévues par des clauses particulières. J.L. FAGNART, « Le régime des exclusions et des déchéances dans les assurances de responsabilité », in P.H. DELVAUX et alii., *Les assurances de responsabilité*, Editions du Jeune barreau de Bruxelles, Bruxelles, 1999, pp. 166-170. Lire dans le même sens J.M. KUMBU ki NGIMBI, *Notes de cours de droit des assurances à l'usage des étudiants de Master II Droit et Master I FED, UCC, Kinshasa*, 2017.

Ainsi, la garantie de l'assureur est-elle due lorsque le professionnel a confié un véhicule à une personne pour que celle-ci l'essaie ou encore pendant la période où des réparations sont effectuées sur la voiture d'un client. En pareil cas, c'est l'assurance du professionnel de l'automobile qui a vocation à jouer et non celle du client⁹.

Comme on peut le remarquer, l'assurance RC automobile couvre la responsabilité civile de l'assuré et le fondement est repris à l'article 258 du décret du 30 juillet 1888 relatif aux contrats ou obligations conventionnelles : « *Tout fait quelconque de l'homme qui cause dommage à autrui oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ».

C'est donc une assurance dont l'objet est de garantir l'indemnisation des dommages corporels et matériels subis par des tiers et résultant de l'implication du véhicule de l'assuré.

Ainsi, doit-on parler d'abord des garanties relatives aux dommages puis les garanties ayant trait aux personnes.

A. Garanties relatives aux dommages

L'article 112 du code des assurances dispose que l'assurance garantit la réparation des dommages corporels ou matériels.

Selon l'article 111 du même code complété par l'article 3 du décret du 02 mai 2018, les dommages corporels sont couverts sans limitation de somme alors que pour les dommages matériels, l'assurance est souscrite pour une somme, par véhicule, par sinistre et quel que soit le nombre de victimes, au moins égale à l'équivalent en Francs Congolais de USD 1.000.000¹⁰.

Si donc le véhicule de l'assuré en responsabilité civile finit par exemple sa course sur un bâtiment et que celui-ci s'écroule causant ainsi des dommages à la fois matériels et corporels (destruction de la maison, décès et blessures graves), l'assureur n'intervient qu'en concurrence de 1.000.000 de dollars américains pour la reconstruction ou la réhabilitation de l'immeuble et de façon illimitée pour les dommages corporels subis par les tiers.

Par ailleurs, si le véhicule assuré subit lui-même des dommages, ceux-ci ne peuvent être pris en charge au titre de la garantie RC automobile. Les garanties de l'assurance automobile pouvant couvrir de tels dommages sont facultatives. Il s'agit de garanties que l'assuré peut souscrire à son choix et qui s'ajoutent à l'assurance obligatoire afin de satisfaire un besoin qui dépasse le cadre de la

⁹ M. CHAGNY et L. PERDRIX, *Droit des assurances*, 4^{ème} éd., LGDJ, Lextenso éditions, Paris, 2018, p. 405.

¹⁰ Décret n°18/014 du 02 mai 2018 fixant le montant minimum de garantie d'assurance de responsabilité civile automobile pour les dommages matériels aux tiers par véhicule et par sinistre.

garantie légalement exigée. Les principales garanties facultatives concernant les dommages au véhicule sont les suivantes :

- Le dommage « tous accidents » ou tierce complète ;
- Le dommage collision ;
- Le vol et l'incendie ;
- Le bris de glaces¹¹.

Un contrat d'assurance auto comporte d'abord une garantie d'assurance de responsabilité (c'est elle qui est obligatoire) ; il peut aussi comporter des garanties d'assurance de choses (vol, incendie, bris de glaces, dommages au véhicule...) et des garanties d'assurance de personnes (individuelle conducteur)¹².

La souscription d'une telle assurance entraîne l'inclusion d'une garantie au titre des catastrophes naturelles, technologiques ainsi que des attentats et actes de terrorisme. Le souscripteur se voit proposer deux options principales, selon l'étendue de la garantie accordée par l'assureur. Dans la garantie « *dommages-collision* » ou « *dommages-tierce collision* », l'assureur, tenu de prendre en charge les dommages les dommages subis par le véhicule lorsqu'ils résultent d'une collision avec un véhicule, une personne ou un animal, sous réserve de l'identification du responsable, ne garantit pas les dommages causés par un tiers non identifié ou par l'assuré lui-même. Au contraire, la garantie « *dommages tous accidents* », connue sous l'appellation de « tous risques », a vocation à jouer alors même que le tiers à l'origine du dommage n'est pas identifié ou que le véhicule assuré est seul en cause¹³.

Par ailleurs, le statut peu favorable réservé au conducteur, dans le cadre de l'assurance obligatoire, incite assurément à souscrire une assurance de personnes destinée à couvrir les dommages corporels subis par le conducteur et usuellement désignée comme une assurance « *individuelle accident* »¹⁴.

Les origines de ces dommages corporels ou matériels au titre de l'assurance automobile obligatoire sont diverses (article 112-1° et 2°). Il s'agit :

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

¹¹ F. COUILBAUT, *Les grands principes de l'assurance*, 14^{ème} éd., Ed. Argus de l'assurance, Mayenne-France, 2019, p. 226. Ces garanties sont efficaces lorsque le véhicule de l'assuré est endommagé à la suite d'un accident dont il est responsable.

¹² A. TOSETTI A. (+) et alii., *Assurance, Comptabilité - Réglementation - Actuariat*, Edition Economica, Paris, 2017, p. 16.

¹³ M. CHAGNY et L. PERDRIX, *op.cit.*, pp. 410-411.

¹⁴ Idem.

- Soit de la chute de ces accessoires, objets, substances ou produits¹⁵. Qu'il s'agisse donc d'éléments du véhicule ou de choses transportées, que l'accident résulte de la chute, ou ultérieurement de la position de ces objets tombés sur la voie publique. Cependant, tout lien de causalité est rompu avec la notion de circulation si l'objet a volontairement été abandonné¹⁶.

Le contrat d'assurance automobile couvre obligatoirement les dommages corporels ou matériels consécutifs aux accidents, incendies ou explosions, causés par le véhicule assuré, par les accessoires et produits servant à l'utilisation du véhicule ainsi que par les objets et substances qu'il transporte ou encore par la chute de ces accessoires, objets, substances ou produits¹⁷.

Cet article 112 précité donne la définition la plus large des événements garantis au titre d'un accident de la circulation puisqu'il vise non seulement les « accidents, incendies ou explosions causés par le véhicule, les accessoires et produits servant à son utilisation, les objets et substances qu'il transporte », mais aussi « la chute de ces accessoires, objets, substances ou produits ».

Les événements ou dommages garantis le sont par rapport aux personnes qui peuvent en être responsables ou victimes.

Mais avant de pouvoir examiner les garanties par rapport aux personnes, l'on doit souligner que la garantie responsabilité est la plupart du temps accompagnée d'une garantie dite « défense-recours ».

Par cette garantie, l'assureur s'engage à prendre en charge la défense de son assuré au procès de responsabilité civile intenté contre lui, et exercer les recours nécessaires pour obtenir la réparation des dommages subis par l'assuré à la suite d'un accident causé par un tiers¹⁸. La mise en œuvre de la défense civile suppose que la responsabilité civile de l'assuré soit recherchée par une tierce victime et que cette responsabilité soit garantie par un contrat d'assurance. L'assureur a donc tout intérêt à assurer la défense de son assuré. Il désigne un avocat qui représente les deux parties. S'agissant du recours, le gestionnaire du dossier est chargé des démarches pour l'obtention du recours auprès des responsables, ou de leur assureur, afin que l'assuré soit indemnisé de la totalité de ses préjudices (...). L'assureur qui a indemnisé contractuellement au titre d'une garantie contractuelle son assuré dispose d'un recours subrogatoire auprès du responsable dans la limite des sommes effectivement réglées. En parallèle, il réclame pour le compte de son assuré au titre de la garantie recours, l'ensemble des postes non indemnisés ou des abattements effectués tels que la franchise, plafond de garantie ou pour application de règle proportionnelle¹⁹.

¹⁵ L. GRAEVE, *Droit des assurances*, 2^{ème} éd., Breal, Paris, 2015, p. 260.

¹⁶ Y. LAMBERT-FAIVRE et L. LEVENEUR, *op. cit.*, p. 586.

¹⁷ M. CHAGNY et L. PERDRIX, *op. cit.*, p. 403.

¹⁸ S. ABRAVANEL-JOLLY, *op. cit.*, p. 246.

¹⁹ R. MARQUET, *Techniques d'assurance*, 2^{ème} éd., Editions FOUCHER, Paris, 2015, p. 126.

B. Garanties relatives aux personnes

Comme relevé ci-haut, l'assurance responsabilité civile automobile garantit telle ou telle personne responsable de l'accident (1) et l'indemnisation des préjudices subis par des tiers à la suite dudit accident (2).

1. Garanties relatives aux personnes responsables

Il se dégage de l'analyse de l'article 108 du code des assurances que le contrat d'assurance automobile couvre la responsabilité civile du souscripteur, du propriétaire du véhicule, de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée et celle des passagers du véhicule.

En matière d'accident de la circulation, précise-t-on, le risque de responsabilité civile pèse d'abord sur le souscripteur-propriétaire-conducteur habituel de son véhicule ; mais cette triple qualité peut être dissociée, et la garantie obligatoire couvre tous ceux qui peuvent juridiquement encourir une responsabilité de ce fait : dès qu'il y a un accident de circulation avec victime, il faut donc rechercher qui est responsable²⁰.

a. Responsabilité civile du souscripteur

Il sied d'indiquer que dans un contrat d'assurance, le souscripteur est celui qui consent à ce contrat et s'oblige à verser les primes afférentes à la compagnie d'assurances. L'assuré est celui sur la tête duquel pèse le risque. Le contrat d'assurance peut être conclu par une personne autre que l'assuré et c'est généralement lorsque le souscripteur agit avec mandat de ce dernier ou sans mandat dans le cadre de la gestion d'affaire²¹. En couvrant la responsabilité civile du Souscripteur, le contrat d'assurance automobile fait de celui-ci un assuré.

L'article 108 confère la garantie d'assurance de responsabilité à toute personne sur laquelle pèse le risque de responsabilité (donc notamment à la personne qui fait circuler le véhicule, qui est le plus souvent le souscripteur du contrat d'assurance), et au propriétaire-gardien du véhicule. Le souscripteur peut très bien n'être en rien responsable d'un accident, ni par son fait personnel, ni du fait des choses, ni du fait d'autrui. Au lieu d'être responsable, il peut même être victime, notamment, s'il est passager ayant transféré la garde du véhicule au conducteur. Aussi, faut-il préciser que, dans une assurance de responsabilité, le souscripteur ou le propriétaire n'a effectivement la qualité d'assuré que si sa responsabilité personnelle est engagée.

Contrairement à notre code des assurances qui reprend le souscripteur comme assuré en assurance automobile de responsabilité, cette précision a été

²⁰ Y. LAMBERT-FAIVRE et LEVENEUR, *op.cit.*, p. 602.

²¹ P. GREGOIRE MARLY, *Droit des assurances*, Ed. Dalloz, Paris, 2013, p. 57.

supprimée en droit français par un décret du 19 juillet 2007, ce qui ne change rien sur le fond : si le souscripteur est propriétaire, conducteur ou gardien, sa responsabilité est susceptible d'être engagée et elle est alors couverte par le contrat ; s'il n'a aucune de ces trois qualités, sa responsabilité ne peut pas être engagée, si bien qu'il est inutile de lui donner la qualité d'assuré²².

Pour bien comprendre la raison de cette suppression, on peut prendre l'exemple du propriétaire d'un véhicule qui est très occupé et dont le chauffeur n'a pas de temps pour passer dans une société d'assurance souscrire un contrat d'assurance automobile de responsabilité. Ce propriétaire peut ainsi donner l'argent à son ami pour obtenir une telle police en son nom et pour son compte, ce dernier comme souscripteur ne pourra pas voir sa responsabilité civile être engagée du fait de ce véhicule dès lors qu'il n'en est ni propriétaire ni conducteur.

b. Responsabilité civile du propriétaire du véhicule

Le contrat d'assurance de responsabilité civile automobile doit garantir la responsabilité civile du propriétaire du véhicule, lequel est généralement, en pratique, le souscripteur du contrat. La loi le donc soumet à l'obligation d'assurance de responsabilité civile automobile avant de faire circuler son véhicule (alinéa 1^{er} de l'article 108).

Il faut donc savoir ce que le législateur entend par la circulation automobile pour saisir la portée de cette obligation. La notion de circulation, précise-t-on, retenue par la jurisprudence est la plus extensive, car elle inclut pratiquement tout usage du véhicule à l'intérieur d'une propriété privée ou sur une voie publique. On soulignera que le véhicule destiné à la casse et abandonné en stationnement sur une voie publique peut être la cause d'un « accident de la circulation » et son propriétaire doit donc être assuré. De même, la notion de circulation qui n'est pas limitée aux routes et chemins, peut être étendue aux accidents causés par un tracteur dans un champ ou sur n'importe quelle aire de circulation privée²³.

En effet, la responsabilité du propriétaire est fondée sur le principe de la garde de la chose énoncé à l'article 260 al. 1 du décret du 30 juillet 1888 relatif aux contrats et obligations conventionnelles : « *On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* ». Le propriétaire du véhicule est le gardien attribué de celui-ci de telle sorte que sa responsabilité est susceptible d'être engagée. En cas de transfert de garde à une autre personne, c'est cette dernière qui pourra voir sa responsabilité être engagée.

²² Y. LAMBERT-FAIVRE et LEVENEUR, *op.cit.*, p. 603.

²³ *Idem*.

c. Responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite autorisée ou non

En cas de transfert de garde, le gardien peut être le conducteur du véhicule ; mais la garde et la conduite peuvent aussi être dissociées, notamment lorsque le conducteur est un préposé, alors que la garde juridique demeure toujours au seul commettant : tous deux peuvent alors être responsables *in solidum*, le préposé en qualité de conducteur pour son fait personnel, l'employeur en sa double qualité de commettant responsable du fait d'autrui et de gardien responsable du fait des choses²⁴.

L'alinéa 2 de l'article 108 inclut parmi les responsables couverts, les personnes non autorisées à garder ou à conduire le véhicule. Il s'agit souvent des voleurs, des personnes qui ont obtenu la garde ou la conduite par violence ou celles ayant obtenu la conduite à l'insu du propriétaire.

La garantie est accordée à toute « personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule », ce qui concerne, non seulement la responsabilité de la personne qui emprunte sans autorisation le véhicule de ses proches ou de son employeur, mais aussi celle du voleur²⁵.

Cette disposition, souligne-t-on, peut sembler à première vue choquante et même absurde. Elle n'est cependant pas une faveur accordée au voleur car l'alinéa suivant précise : « L'assureur est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la garde ou la conduite du véhicule a été obtenue à l'insu ou contre le gré du propriétaire ». Recours certes illusoire, car le voleur responsable sera souvent inconnu ou insolvable, mais qui maintient le principe de la responsabilité finale contre la personne du voleur pour les accidents qu'il peut causer²⁶.

Sur ce point, l'on note une innovation en ce qu'avant la promulgation du code des assurances de 2015, la loi du 5 janvier 1973 portant obligation de l'assurance de responsabilité civile en matière d'utilisation des véhicules automoteurs, du reste abrogée²⁷, disposait à son article 4 que l'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire du véhicule et de toute personne ayant, avec son assentiment exprès ou tacite, la garde ou la conduite du véhicule. La responsabilité civile du voleur du véhicule qui n'était pas couverte est aujourd'hui prise en charge par l'assureur du véhicule volé qui devra, le cas échéant, indemniser les victimes.

²⁴ Y. LAMBERT-FAIVRE et LEVENEUR, *op.cit.*, pp. 604.

²⁵ M. CHAGNY et L. PERDRIX, *op.cit.*, p. 404.

²⁶ Y. LAMBERT-FAIVRE et LEVENEUR, *op.cit.*, pp. 604-605.

²⁷ Article 511- 6° de la loi n° 15/005 du 17 mars 2015 portant code des assurances.

En ce qui concerne les personnes ayant la garde ou la conduite autorisée, la loi exclut les professionnels de la réparation, de la vente et du contrôle de l'automobile parce qu'aux termes de l'article 109, ils sont tenus de s'assurer pour leur propre responsabilité, celle des personnes travaillant dans leur exploitation, et celles des personnes ayant la garde ou la conduite du véhicule ainsi que celle des passagers. Ainsi, si par exemple, le véhicule assuré en responsabilité civile cause des dommages aux tiers pendant le moment où il se trouve entre les mains du réparateur, l'assurance du propriétaire, étant suspendue, ne peut jouer sauf le recours contre l'assureur du professionnel du réparateur²⁸.

L'article 108 précité à son alinéa 2 in fine indique que le contrat d'assurance automobile couvre également la responsabilité civile des passagers du véhicule assuré.

*d. Responsabilité civile des passagers*²⁹

On peut partir d'une question posée par un internaute français à un expert en assurance automobile pour comprendre comment le passager d'un véhicule peut engager sa responsabilité civile : « Suis-je responsable si le passager de mon véhicule a ouvert sa portière et a blessé un cycliste ? La réponse de l'expert est donnée en ces termes : « Il est important de rappeler que les cyclistes sont assimilés à des piétons. De fait, le cycliste blessé est en droit de se faire indemniser au même titre que les piétons au regard des dispositions prévues par la loi Badinter du 5 juillet 1985.

A chaque fois qu'une portière a été heurtée par une victime, cela suffit à cette dernière de diriger son action contre le propriétaire du véhicule terrestre à moteur qu'il soit à l'arrêt ou en mouvement. L'article L211-1 alinéa 2 du Code des assurances dispose que le contrat d'assurance auto couvre « *la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance* »³⁰.

Quoique la réponse de l'expert se réfère au code des assurances français, elle est conforme à ce que prévoient les dispositions de l'article 108 alinéa 2 in fine du code des assurances congolais.

On peut déduire de ceci qu'avant de monter en voiture, le passager doit s'assurer que sa responsabilité civile est couverte c'est-à-dire savoir si le véhicule est assuré car non seulement il peut être victime d'un accident mais aussi il peut en être responsable.

²⁸ M. CHAGNY et L. PERDRIX, *op.cit.*, p. 405.

²⁹ La responsabilité civile des passagers notamment dans l'hypothèse où l'ouverture intempestive d'une portière par le passager est à l'origine d'un accident. *Idem* p. 395.

³⁰ <https://www.lecompareteurassurance.com/103366-reponses-experts/108773-suis-responsable-passager-vehicule-ouvert-portiere-blesse-cycliste>, consulté le 22 juillet 2019.

C'est dire que cette responsabilité peut naître, notamment, des accidents de portière causés au détriment, soit d'un tiers à l'extérieur (par exemple un piéton ou un cycliste) soit d'un autre passager ou d'autres gestes dommageables tel un objet lâché ou lancé par le passager par exemple³¹.

En cas d'accident de circulation, la question que l'on se pose en premier est celle de savoir si le véhicule est assuré parce qu'un bon système d'assurance automobile, écrit-on, se juge à son aptitude à indemniser de manière satisfaisante toutes les victimes d'accidents de la circulation³².

2. Garanties quant aux victimes

Aux termes de l'article 108 du code des assurances, le contrat d'assurance automobile doit garantir les « *dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens* ».

En droit commun de la responsabilité, toute autre personne que le responsable du dommage est un tiers lésé potentiel. En assurance de responsabilité, la situation est différente, les polices déterminent souvent les personnes qui ont la qualité de tiers victimes, soit au sein de définitions, soit encore dans des conditions ou des exclusions de la garantie³³. Aussi, précise-t-on, le concept de « tiers » doit être entendu largement et intègre les « non-conducteurs » constitués des piétons et des autres personnes occupant les voies de circulation sans être motorisées (cyclistes, rolleristes, cavaliers...) ainsi que tous les occupants de véhicules tiers et les passagers du véhicule impliqué³⁴.

En ce qui concerne les passagers d'un véhicule, il y a deux situations à distinguer selon qu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident ou en cas de collision.

Dans la première situation, les passagers doivent être des personnes n'ayant aucun lien de parenté ou d'alliance avec le conducteur ou l'assuré et doivent avoir pris place dans le véhicule à titre gratuit sauf pour les contrats d'assurance souscrits par les transporteurs de personnes servant à l'exercice de leur profession. C'est le cas d'un véhicule assuré en RC et qui va heurter les séparateurs sur le boulevard sans que l'accident ne soit causé par un autre véhicule. La loi permet à l'assureur de prévoir une exclusion de garantie dans ses conditions générales lorsque le transport n'est pas effectué dans les conditions suffisantes de sécurité fixées par le constructeur du véhicule ou par la réglementation édictée par les autorités compétentes pour les dommages

³¹ J. ISSA-SAYEGH, *Droit des assurances CIMA*, Bruylant, Bruxelles, 2002, pp. 352-353.

³² Y. LAMBERT-FAIVRE et LEVENEUR, *op.cit.*, p. 612.

³³ S. ABRAVANEL-JOLLY, *op.cit.*, p. 246.

³⁴ L. GRAEVE, *op.cit.*, p. 261.

subis par les personnes transportées (article 114 alinéa 1-2)³⁵. Cette exclusion est par son essence opposable aux victimes d'accidents corporels dans la mesure où elles ne peuvent se prévaloir de leur propre turpitude³⁶.

Dans la deuxième situation, c'est-à-dire en cas de collision, les occupants du véhicule adverse (conducteur et passagers) sont des tiers. Les deux conducteurs sont coauteurs responsables *in solidum* des dommages causés à tous les passagers. Si la cause est demeurée inconnue, chacun des conducteurs répare l'entier dommage de l'autre, et leur contribution à l'indemnisation des passagers s'effectue par moitié. Si la collision est due à leur faute respective, ils contribuent à la réparation des dommages selon le partage de responsabilité. Il existe à ce sujet un barème de responsabilité pris par le décret du 14 mai 2018³⁷.

Le législateur a donc évolué en considérant le conducteur comme tiers lorsque l'on se trouve dans une figure de collision. Il précise même à l'article 130 que *les victimes d'accidents corporels, y compris les conducteurs, ne peuvent se voir opposer la force majeure ou le fait d'un tiers par le conducteur ou le gardien d'un véhicule impliqué dans un tel accident. Cet article émet une interdiction formelle à l'endroit du conducteur défendeur impliqué dans l'accident d'opposer à la victime, y compris les conducteurs, la force majeure ou le fait d'un tiers.*

Encore faut-il souligner qu'en cas de collision, l'article 131 du code précise que *les victimes d'accidents corporels, y compris les conducteurs sont indemnisés des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subies, sans que puisse leur être opposée leur propre faute, à l'exception du cas où elles ont volontairement recherché les dommages subis* (Ex : une personne qui s'est jetée sous un véhicule pour se suicider). La faute commise par la victime n'a pour effet que de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages aux biens qu'elle aurait subis concomitamment avec ses dommages corporels.

³⁵ On peut lire à ce sujet que ces conditions sont établies par voie réglementaire et varient en fonction de la catégorie du véhicule. C'est ainsi que les passagers d'une voiture de tourisme (véhicules qualifiés de personnels ou de particuliers) doivent prendre place à l'intérieur du véhicule et non sur le toit ou le capot ; ceux d'un camion doivent être dans la cabine ou sur un plateau muni de ridelle et non juchés sur les chargements ; le surnombre entraîne exclusion de garantie. J. ISSA-SAYEGH, *op.cit.*, Bruylant, Bruxelles, 2002, pp. 370.

³⁶ Par contre, les exclusions prévues aux articles 113 et 115 ne sont pas opposables aux tiers victimes d'accidents corporels. L'Assureur doit procéder au paiement de l'indemnité pour le compte de l'assuré responsable et faire recours contre ce dernier en remboursement de toutes les sommes payées. C'est le cas du voleur d'un véhicule assuré en RC et qui écrase un piéton, l'assureur du véhicule doit lancer l'offre d'indemnisation à l'endroit des ayants droit de la victime décédée mais il dispose d'un recours contre le voleur.

³⁷ Décret n°18/016 du 14 mai 2018 fixant le barème des responsabilités des véhicules impliqués dans un accident, in *J.O.RDC.*, 1^{er} juin 2018, 1^{ère} partie, n° 11.

C'est dire que le code relève ici que l'indemnisation doit intervenir même en cas de faute de la victime, conducteur soit-il. Un conducteur qui par sa faute heurte un autre véhicule et subit de ce fait des blessures doit en être indemnisé par l'assureur du véhicule adverse. Ceci est une incohérence qu'il faut à tout prix élaguer de la loi sinon les conducteurs congolais, surtout kinois feront du n'importe quoi sur la route. La formulation de l'article 130 nous paraît correcte alors que celle de l'article 131 est impropre aux règles de la circulation routière quant à l'inclusion des conducteurs.

L'équivalent de cet article dans le code Cima est l'article 228 alinéa 1 qui, par contre, est bien rédigé : « *Les victimes, hormis les conducteurs de véhicules terrestres à moteur, sont indemnisées des dommages résultant des atteintes à leur personne qu'elles ont subis, sans que puisse leur être opposée leur propre faute à l'exception du cas où elles ont volontairement recherché les dommages subis* ».

Dans l'espace CIMA, pour que leur faute ne leur soit pas reprochée il faut qu'il s'agisse, par exemple, d'un piéton, d'un cycliste ou d'un passager (notre code ajoute malencontreusement le conducteur) et que l'on soit en présence de dommages autres que matériels, c'est-à-dire de dommages portant atteinte à la personne. Et enfin, elles n'aient pas volontairement recherché les dommages subis. Cette dernière condition qui se ramène à l'exclusion de la faute intentionnelle pose des difficultés non seulement dans l'établissement de la preuve du caractère volontaire du dommage subi, mais aussi dans la détermination du dommage volontairement recherché et subi.

Quant aux conducteurs victimes, ils répondent toujours de leurs fautes, même légères. Ce qui conduira, selon les circonstances, soit à une limitation, soit à une exclusion de leur indemnisation. Une telle discrimination parmi les victimes s'explique par le fait que le conducteur qui détient la force cinétique, crée le risque qu'il devrait maîtriser, tandis que le piéton est, quant à lui, exposé à un danger qu'il n'a pas engendré³⁸.

L'indemnisation des victimes diffère selon qu'elles sont blessées ou décédées.

Après l'analyse des garanties du contrat d'assurance automobile, il faut maintenant voir les exclusions relatives à une telle assurance.

³⁸ J. ISSA-SAYEGH, *op.cit.*, pp. 387-388.

II. EXCLUSIONS DE GARANTIE ISSUES DU CONTRAT D'ASSURANCE RC AUTOMOBILE

Il sied de souligner de prime abord que les exclusions se rapportent à la zone hors de laquelle il y a au sens propre « non-assurance », stricto sensu. Dans le cadre de l'aire contractuelle, des exclusions de risque peuvent rejeter hors de l'assurance, objet du contrat, un certain nombre d'événements ou de dommages et ce rejet a pour effet une « non-assurance »³⁹.

Aux termes de l'article 23 du code des assurances, les clauses d'exclusions doivent être rédigées en caractères apparents.

A l'instar des garanties, les exclusions sont à examiner par rapport aux dommages et aux personnes.

A. Exclusions de garanties relatives aux dommages

Ces exclusions sont liées aux dommages concernant certains biens et ceux relatifs au transport de certaines matières.

1. Dommages concernant certains biens

Les biens dont il est question sont :

- a) Les immeubles, choses ou animaux dont le propriétaire du véhicule ou son conducteur sont propriétaires ou qui leur sont loués ou confiés à quelque titre que ce soit (article 113-6°). C'est le cas d'une clôture de la parcelle de l'assuré ou du conducteur (ou parcelle dont ils sont locataires) qui s'est écroulée à la suite d'une fausse manœuvre du conducteur. Tel est également le cas d'un véhicule appartenant à une personne physique ou morale qui heurte un autre véhicule qui lui revient. Certains assureurs proposent le rachat de cette exclusion avec une surprime à payer par le client.
- b) Les marchandises ou 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 113-7°).

2. Dommages relatifs au transport de certaines matières

Les conséquences d'un accident de la circulation peuvent être considérablement aggravées du fait du transport de certaines matières dangereuses telles les produits pétroliers, nucléaires etc. Trois hypothèses sont visées auxquelles il faut ajouter les épreuves, courses et compétitions.

- a) Les dommages des victimes aggravés par des armes ou engins destinés à exploser par modification de structure du noyau de l'atome ou par tout combustible nucléaire, produit ou déchet radioactif ou par toute autre

³⁹ Y. LAMBERT-FAIVRE et LEVENEUR, *op.cit.*, p. 289.

- source de rayonnements ionisants et qui engagent la responsabilité exclusive d'un exploitant d'installation nucléaire.
- b) Les dommages causés par le véhicule lorsqu'il transporte des sources de rayonnements ionisants destinés à être utilisés dans une installation nucléaire, dès lors que lesdites sources auraient provoqué ou aggravé le sinistre.
 - c) Les 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'huiles, d'essences minérales ou de produits similaires, ne dépassant pas 500 kilogrammes ou 600 litres. Cette exclusion ne dispense pas le transporteur de l'obligation d'assurance automobile de responsabilité mais pourrait entraîner une surprime conséquente⁴⁰.
 - d) Les dommages survenus au cours d'épreuves, courses, compétitions ou leurs 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 n'est réputée avoir satisfait aux prescriptions du présent chapitre que si sa responsabilité est garantie par une assurance spécifique dans les conditions exigées par la réglementation applicable en la matière.

B. Restrictions de garanties relatives aux personnes

Elles peuvent concerner soit les personnes responsables soit les victimes.

1. Restrictions de garantie par rapport aux responsables

L'article 114-1° du code des assurances donne la possibilité à l'assureur de prévoir dans ses conditions générales la clause prévoyant une exclusion de garantie lorsque le conducteur, au moment du sinistre, n'a pas l'âge requis ou ne possède pas le permis de conduire en état de validité exigé par la réglementation en vigueur pour la conduite du véhicule, sauf en cas de vol, de violence ou d'utilisation du véhicule à l'insu de l'assuré. Elle ne peut être opposée à la victime ou aux ayants droit de celle-ci.

Une autre situation pourrait entraîner une exclusion de garantie est celle de la validité du permis de conduire.

⁴⁰ Le transport d'huiles, d'essences minérales ou de produits similaires ne tombe dans les exclusions que s'il dépasse 600 litres, y compris l'approvisionnement de carburant liquide ou gazeux nécessaire au moteur.

En effet, le conducteur peut avoir l'âge requis mais n'a pas de permis de conduire ou possède un permis de conduire expiré ou suspendu ou encore inapproprié. Le permis de conduire, variable suivant le genre de véhicule doit être un permis approprié ou régulier. Car les conditions de la circulation routière prévoient des permis différents selon les genres de véhicule. A cet égard, le permis accordé pour la conduite des motocyclettes n'est pas valable pour la conduite des véhicules à quatre roues. De même, un permis « tourisme » n'est pas valable pour la conduite d'un camion. Enfin, le chauffeur de taxi, s'il n'est pas titulaire du permis spécial exigé pour le transport en commun, n'est pas en règle s'il se livre à un tel service⁴¹.

2. Restrictions de garantie relatives aux victimes

Les victimes⁴² exclues de la garantie RC automobile sont :

- Le conducteur-victime s'il se trouve le seul impliqué dans l'accident parce qu'en cas de collision, avons-nous précisé précédemment, il peut être considéré comme tiers s'il subit des dommages corporels et s'il n'a commis aucune faute ;
- Les membres de la famille du conducteur, de l'assuré, du souscripteur et du propriétaire du véhicule ;
- Les salariés ou préposés de l'assuré, en service, responsable des dommages dans la mesure où ces dommages sont déjà pris en charge dans le cadre de la législation sur les accidents du travail ;
- Le voleur du véhicule assuré ou par ses complices même transportés dans le véhicule
- Les victimes du chargement et du déchargement.

Pour les trois premiers cas, les assureurs proposent d'autres formules de couverture en vue de garantir la réparation des dommages corporels subis par ces personnes susmentionnées. Il s'agit de l'Assurance individuelle Personnes Transportées.

Cette garantie, « Personnes transportées » ou « individuelle conducteur » dans les pays où seul le conducteur est exclu de la RC », prévoit le versement

⁴¹ J. ISSA-SAYEGH, *op.cit.*, p. 369.

⁴² La question de la qualification de la victime diffère selon que l'on se trouve sur le terrain du droit de la responsabilité civile ou du contrat d'assurance RC automobile. En effet, en droit de la responsabilité civile, la victime est toute personne ayant subi un dommage causé par une autre personne qu'elle-même (car la dette de réparation, comme toute dette, suppose que le créancier et le débiteur soient deux personnes distinctes). Mais c'est la limite. Au contraire, les polices d'assurances de responsabilité se font souvent une conception restrictive des victimes en ne considérant pas comme telles le conjoint ou les enfants de l'assuré (au motif sans doute qu'ils constitueraient avec lui une unité économique), ou les membres d'un groupement quand le dommage est causé par un autre membre. L. MAYAUX, *Les grandes questions du droit des Assurances*, LGDJ, Lextenso éditions, Paris, 2011, pp. 260-261.

d'un capital, fixé dans la police d'assurance, en cas de décès ou d'invalidité permanente ainsi que le versement de prestations en cas d'incapacité temporaire de travail et le remboursement des frais médicaux, ou une partie seulement de ces garanties⁴³.

- Cette garantie contractuelle peut être déclenchée dans plusieurs situations :
- Tel est le cas d'un accident de circulation dans lequel un seul véhicule est impliqué et que les membres de famille⁴⁴ transportés sont blessés et le conducteur lui-même décédé, l'assureur dudit véhicule devra intervenir à concurrence des capitaux prévus dans la police.
 - C'est également le cas d'un accident dans lequel deux véhicules sont impliqués et que le responsable de l'accident l'est totalement, les membres de famille transportés par le conducteur responsable ayant subi des dommages corporels seront indemnisés au titre de cette garantie « Personnes Transportées ».

Il faut préciser que dans le code CIMA, les membres de la famille du conducteur ou de l'assuré sont considérés comme des tiers. Ils étaient jadis exclus de la couverture RC automobile. Le législateur CIMA s'est inspiré du droit français⁴⁵ qui a eu à faire un revirement sur la question en ce qu'elle a été la première à supprimer cette exclusion eu égard à l'émotion soulevée par la déplorable affaire Charoy⁴⁶.

La garantie offerte par les assureurs au titre de « Personnes Transportées » n'étant pas efficace puisque forfaitaire, nous suggérons que le législateur congolais suive l'évolution de la question pour considérer désormais l'assuré, les membres de famille de celui-ci et ceux du conducteur comme des tiers. Seul le conducteur peut être exclu de l'assurance automobile de responsabilité. La souscription d'une assurance de personnes telle que l'individuel conducteur étant mieux indiquée pour lui.

⁴³ F. COUILBAUT, *op.cit.*, p. 231.

⁴⁴ Si les personnes transportées sont tierces par rapport au conducteur ou à l'assuré, l'assurance RC devra jouer quoiqu'un seul véhicule soit impliqué dans l'accident.

⁴⁵ M. CHAGNY et L. PERDRIX, *op.cit.*, p. 405.

⁴⁶ Affaire Charoy : Civ. 2^e, 17 nov.1976, JCP 1977.II.18550. Dans l'affaire Charoy, écrit-on, la femme du conducteur était décédée tandis que le conducteur lui-même et ses deux jeunes enfants étaient très grièvement blessés. L'accident dû à une collision ayant eu une cause inconnue, les deux conducteurs ont été condamnés *in solidum* à réparer l'entier dommage, très important, subi par les enfants. Après paiement, l'assureur de l'adversaire s'était retourné par un recours subrogatoire contre le sieur Charoy, coauteur, qui avait donc été condamné à concurrence de la moitié des condamnations prononcées : ses propres enfants étant exclus de la garantie, c'est sur son patrimoine personnel qu'il a dû assumer cette charge. Y. LAMBERT-FAIVRE et LEVENEUR, *op.cit.*, p. 637. Lire aussi J.L. FAGNART, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après la réforme bâclée du 30 mars 1994 », *in Revue Générale des Assurances et des responsabilités*, 67^e année, N° 10, Déc. 1994, pp. 1- 17.

CONCLUSION

L'assurance RC automobile couvre, en effet, la responsabilité civile du propriétaire d'un véhicule terrestre à moteur, celle de toute personne ayant la garde ou la conduite autorisée ou non ainsi que celle des passagers.

L'on a noté une évolution de la législation congolaise qui a élargi la couverture en cas de garde ou de conduite non autorisée des véhicules car dorénavant les voleurs ou ceux qui prennent les véhicules à l'insu de leurs propriétaires sont couverts vis-à-vis des victimes. L'assureur indemniserà leurs victimes et non eux-mêmes s'il s'avérait qu'ils subissent des dommages corporels eux-aussi. Toutefois, contrairement au propriétaire du véhicule contre qui l'assureur n'a aucun recours, la loi reconnaît à ce dernier une action subrogatoire contre les voleurs et les conducteurs non autorisés qui ont causé des dommages aux tiers.

Il faut souligner par ailleurs quelques incohérences à élaguer du code des assurances. C'est notamment le fait de considérer le conducteur fautif, victime d'accidents corporels dans une collision de véhicules comme un tiers à indemniser, indifféremment de sa faute (article 131 al. 1 du code). Ce qui est à nos yeux une prime à la délinquance routière. Il y a lieu que les dispositions relatives aux exclusions spécifiquement en ce qui concerne l'assuré et ses membres de famille ainsi que ceux du conducteur soient revues car les exclure du bénéfice de l'assurance automobile de responsabilité civile nous paraît injuste. La garantie « Personnes transportées » étant insignifiante car régie par le principe forfaitaire et non indemnitaire comme la RC. Il va donc de soi que le législateur les considère comme tiers pour être indemnisés en cas de sinistre au titre de l'assurance automobile de responsabilité civile. La seule exclusion plausible et admissible en matière d'assurance RC automobile pour ne pas mettre en péril le droit des victimes est celle du conducteur du véhicule assuré, seul impliqué dans l'accident. C'est pourquoi, il est conseillé dans ce cas de souscrire à une assurance individuelle accidents pour la couverture des dommages corporels de ce dernier.

En définitive, la garantie RC auto telle qu'organisée dans le code des assurances est efficace pour les victimes d'accidents de la route. Le problème se posera peut-être au niveau de l'efficacité des plafonds d'indemnité prévus par les textes réglementaires que l'on va examiner dans un autre cadre.

NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

- ABRAVANEL-JOLLY (S.), *Droit des assurances*, Ed. Ellipses, Paris, 2013 ;
- ASSI-ESSO (A-M.) et alii., *Droit des assurances- CIMA*, Edition Bruylant-Bruxelles, Bruxelles, 2002 ;
- CHAGNY (M.) et PERDRIX (L.), *Droit des assurances*, 4^{ème} édition, LGDJ, Lextenso éditions, Paris, 2018 ;
- COUILBAUT (F.), *Les grands principes de l'assurance*, 14^{ème} éd., Ed. Argus de l'assurance, Mayenne-France, 2019 ;
- FAGNART (J.L.), « Le régime des exclusions et des déchéances dans les assurances de responsabilité », in P.H. DELVAUX et alii., *Les assurances de responsabilité*, Editions du Jeune barreau de Bruxelles, Bruxelles, 1999 ;
- FONTAINE (M.), *Droit des assurances*, 2^{ème} édition, Larcier, 1997 ;
- GRAEVE (L.), *Droit des assurances*, 2^{ème} éd., Breal, Paris, 2015 ;
- GREGOIRE MARLY (P.), *Droit des assurances*, Ed. Dalloz, Paris, 2013 ;
- GROUDEL (H.) et alii., *Traité du contrat d'assurance terrestre*, LITEC-LexisNexis, Paris, 2008 ;
- ISSA-SAYEGH (J.), *Droit des assurances CIMA*, Bruylant, Bruxelles, 2002 ;
- MARQUET (R.), *Techniques d'assurance – Assurance des biens et des personnes – Produits financiers*, 2^{ème} édition, Ed. FOUCHER, Paris, 2015 ;
- MAYAUX (L.), *Les grandes questions du droit des Assurances*, LGDJ, Lextenso éditions, Paris, 2011 ;
- FAGNART (J.L.), « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation après la réforme bâclée du 30 mars 1994 », in *Revue Générale des Assurances et des responsabilités*, 67^e année, N° 10, Bruxelles, Déc. 1994 ;
- GALAND (P.), « L'aptitude à la conduite au sens du code de la route et la notion de cas fortuit », in *Revue Générale des Assurances et des Responsabilités*, 72^e année, N° 3, Bruxelles, mars 1999 ;
- KANGULUMBA MBAMBI (V.), « Incidence de l'absence de faute dans le chef de l'auteur de l'accident en droit de l'assurance obligatoire de responsabilité civile automobile et portée exacte des principes du droit de procédure « non bis idem » et « le criminel tient le civil en état », Notes d'observations sous Tribunal de Grande Instance de Kikwit (Province de Bandundu, RDC), Matière civile et commerciale, 1^{er} degré, RC 4104, 13 janvier 2014, in *Revue de Droit Africain*, Bruxelles, Kinshasa, n° 81, janvier 2017 ;
- KANGULUMBA MBAMBI (V.), « Nature et incidence de la survenance du sinistre en droit des assurances », Notes d'observations sous Tribunal de Commerce de Kinshasa/Matete (RDC), 1^{er} degré, RCE 811, 10 juin 2013, in *Revue de Droit Africain*, Bruxelles, Kinshasa, n° 86-2018 ;
- KUMBU ki NGIMBI (J.M.), Notes de cours de droit des assurances à l'usage des étudiants de Master II Droit et Master I FED, UCC, Kinshasa, 2017 ;
- NGANDA LOMBE (J.) et NSIMBA NSIMBA (A.), « Régime juridique de la déclaration des risques en droit congolais des assurances », in *Revue de Droit Africain*, Bruxelles, Kinshasa, n°102-2022 ;
- TOSETTI A. (+) et alii., *Assurance, Comptabilité – Réglementation – Actuariat*, Edition Economica, Paris, 2017.