

DECRET N° 18/016 DU 14 MAI 2018 FIXANT LE BAREME DES RESPONSABILITES DES VEHICULES IMPLIQUES DANS UN ACCIDENT

LE PREMIER MINISTRE,

Vu la Constitution, telle que modifiée par la loi n° 11/002 du 20 janvier 2011 portant révision de certains articles de la Constitution du 18 février 2006, spécialement en son article 92, alinéas 1, 2 et 4 ;

Vu la loi n° 78/022 du 30 août 1978 portant Nouveau Code de la Route ;

Vu la Loi n° 15/005 du 17 mars 2015 portant Code des Assurances, spécialement en son article 127 ;

Vu l'Ordonnance n° 17/004 du 7 avril 2017 portant nomination d'un Premier Ministre ;

Vu l'Ordonnance n° 17/005 du 08 mai 2017 portant nomination des Vice-Premiers Ministres, des Ministres d'Etat, des Ministres, des Ministres Délégués et des Vice-Ministres telle que modifiée par l'Ordonnance n° 18/014 du 15 février 2018 portant réaménagement technique du Gouvernement ;

Vu l'Ordonnance n° 17/024 du 10 juillet 2017 portant organisation et fonctionnement du Gouvernement, modalités de collaboration entre le Président de la République et le Gouvernement ainsi qu'entre les membres du Gouvernement ;

Vu l'Ordonnance n° 17/025 du 10 juillet 2017 fixant les attributions des Ministères ;

Vu le Décret n° 16/001 du 26 janvier 2016 portant création, organisation et fonctionnement de l'Autorité de Régulation et de Contrôle des Assurances ;

Considérant la nécessité de fixer un barème de responsabilités respectives des véhicules impliqués dans un même accident de circulation ;

Considérant l'avis de l'Autorité de Régulation et de Contrôle des Assurances ;

Sur proposition du Ministre ayant les assurances dans ses attributions ;

Le conseil des Ministres entendu ;

DECRETE :

Article 1^{er} : OBJET

En exécution de l'article 127 du Code des assurances, le présent barème de responsabilités respectives des véhicules impliqués dans un même accident s'applique aux :

- 1- Pour la collision entre deux véhicules :

- Véhicules circulant dans le même sens sur la même chaussée ;
- véhicules circulant en sens inverse ;
- véhicules provenant de deux chaussées différentes ;
- véhicules en stationnement ou arrêt ;
- cas spéciaux.

2- Pour la collision entre trois véhicules ou plus :

- Les accidents en chaîne ;
- les chocs successifs ;
- les accidents croisés.

Article 2 : DEFINITIONS

On désigne par les termes suivants :

1. Le terme « **chaussée** » désigne la partie de la route destinée à la circulation des véhicules ; une route peut comporter plusieurs chaussées nettement séparées l'une de l'autre, notamment par un terre-plein ventral ou une différence de niveau.

2. Le terme « **voie** » désigne chacune des bandes longitudinales de la chaussée, matérialisées ou non par des marques routières longitudinales et ayant une largeur suffisante permettant la circulation d'une file de véhicules. Une chaussée comporte une ou plusieurs voies.

3. Le terme « **agglomération** » désigne un espace qui comprend des immeubles bâtis et dont les entrées et sorties sont spécialement désignées comme telles.

4. Le terme « **voie piétonnière** » désigne une voie réservée exclusivement à la circulation des piétons.

Sur les chaussées où une voie latérale ou une piste ou des voies latérales ou des pistes sont réservées à la circulation de certains véhicules, le terme « **bord de la chaussée** » désigne, pour les autres usagers de la route, le bord du reste de la chaussée.

5. Le terme « **intersection** » ou « **carrefour** » désigne tout lieu de croisement ou de jonction ou de bifurcation de routes au même niveau.

6. Le terme « **véhicule terrestre à moteur** » désigne tout véhicule automoteur destiné à circuler sur le sol et qui peut être actionné par une force mécanique, sans être lié à une voie ferrée, ainsi que les remorques même attelées, destiné au transport de marchandise ou de personnes.

7. Le terme « **croisement** » désigne la position de deux véhicules en sens opposés sur deux voies différentes d'une même chaussée.

8. Le terme « **sentier** » désigne une voie publique étroite qui ne permet la circulation de piétons et de véhicules n'exigeant pas un espace plus large que celui nécessaire aux piétons.

9. Le terme « **chemin de terre** » désigne toute chaussée ne comportant aucun revêtement (par empierrement, pavage, goudronnage, bitumage).

10. Le terme « **axes médian** » désigne :

- La ligne continue.
- La ligne discontinue.
- Le milieu de la chaussée ou de la partie de la chaussée laissée disponible par une file de

véhicules en stationnement ou des travaux lorsqu'il n'y a pas de ligne continue.

11. Le terme « **passage à niveau** » désigne tout croisement à niveau d'une route et d'une voie de chemin de fer ou de tramway à plate-forme indépendante.

12. Le terme « **autoroute** » désigne une route spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui :

1. Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens ;
2. Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou tramway, ni chemin pour la circulation des piétons ;
3. Est spécialement signalée comme étant une autoroute.

13. Le terme « **A l'Arrêt** » désigne l'immobilisation momentanée d'un véhicule sur une route durant le temps nécessaire pour permettre la montée ou la descente des personnes, le chargement ou le déchargement des marchandises, le conducteur doit rester aux commandes du véhicule ou à proximité de celui-ci pour pouvoir, le cas échéant, le déplacer.

14. Le terme « **stationnement** » désigne l'immobilisation d'un véhicule sur la route avec arrêt du moteur pour des raisons autres que celles caractérisant l'arrêt.

15. Le terme « **barème** » désigne une grille ou un tableau d'évaluation permettant de déterminer la part de responsabilité des véhicules impliqués dans un accident.

16. La part de responsabilité peut prendre les valeurs suivantes : 0, 1/4, 1/2, 3/4, 1 (soit 0%, 25%, 50%, 75%, 100%).

Article 3 : BAREME DE RESPONSABILITES

La part de responsabilités respectives des véhicules impliqués dans un même accident est fixée comme suit :

I. Collision entre deux véhicules.

1. Véhicules circulant dans le même sens sur la même chaussée

1.1. Véhicules « X » et « Y » sur la même file.

Le véhicule « Y » heurte le véhicule « X » sur sa partie arrière.		Responsabilité	
		X	Y
		0	1

1.2. Véhicules « X » et « Y » sur deux files différentes.

<ul style="list-style-type: none"> - Frottement entre les véhicules « X » et « Y » sans changement de file. - Les véhicules « X » et « Y » changent de file. 		Responsabilité	
		X	Y
		1/2	1/2
<ul style="list-style-type: none"> Le véhicule « Y » change de file en bifurquant pour emprunter une voie à gauche alors que le véhicule « X » double en empiétant sur l'axe médian. 			

<ul style="list-style-type: none"> Véhicule « Y » changeant de file. 			
		0	1

1.3. Véhicule « Y » quittant un stationnement.

Véhicule « Y » déboitant pour quitter le stationnement			
		0	1

- L'arrêt du véhicule « Y » en oblique s'apprêtant à quitter le stationnement n'exclue pas sa responsabilité.
- Si « X » et « Y » reconnaissent qu'ils manœuvrent tous les deux pour prendre un stationnement, la responsabilité sera partagée par moitié.

2. Véhicules circulant en sens inverse

<ul style="list-style-type: none"> • Véhicule « X » circule dans sa voie de marche. Véhicule « Y » empiétant sur l'axe médian ou le dépassant même pour emprunter une chaussée à gauche ou non 				Respons <table border="1"> <tr> <td>x</td> <td>y</td> </tr> <tr> <td>0</td> <td>1</td> </tr> </table>		x	y	0	1
	x	y							
0	1								
<ul style="list-style-type: none"> • Véhicule X et Y empiétant ou dépassant l'un et l'autre sur l'axe médian et dont la position sur la chaussée par rapport à cet axe ne peut être déterminée. 				1/2	1/2				

Lorsque les trajectoires ne se coupent pas, la collision doit être appréciée comme un accident de croisement.

3. Véhicules provenant de deux chaussées différentes Leurs directions devant se couper ou se rejoindre

❖ *Le premier cas ci-dessous ne s'applique que si la position « X » par rapport à l'axe de la chaussée d'où il provient est prouvée sans ambiguïté.*

<ul style="list-style-type: none"> • Véhicule « X » prioritaire empiétant ou dépassant l'axe médian. Véhicule « Y » circulant dans son couloir de marche, voie à double sens. 				Respons <table border="1"> <tr> <td>x</td> <td>y</td> </tr> <tr> <td>1/4</td> <td>3/4</td> </tr> </table>		x	y	1/4	3/4
	x	y							
1/4	3/4								
<ul style="list-style-type: none"> • Véhicule « X » prioritaire de droite circulant dans son couloir de marche ou bifurquant pour emprunter une voie à droite ou à gauche. 				0	1				

4. Véhicule en stationnement ou à l'arrêt

	Responsabilité		
	X	Y	
<ul style="list-style-type: none"> Véhicule « X » en stationnement régulier ou à l'arrêt régulier 	O	1	Pour l'application de ce cas et des 3 cas suivants. Il est indifférent que le conducteur soit à bord ou non du véhicule « X ».
<ul style="list-style-type: none"> Véhicule « X » en stationnement interdit ou à l'arrêt interdit en agglomération le long d'un trottoir ne gênant pas la circulation. 	O	1	Le caractère irrégulier du stationnement n'est pas sanctionné étant donné qu'il ne gêne pas la circulation.
<ul style="list-style-type: none"> Véhicule « X » en stationnement interdit ou à l'arrêt interdit en agglomération dans les cas autres que ceux prévus au n°1. 	1/4	3/4	Dans les cas ¼ de responsabilité est laissée à la charge de « X » qui constitue une gêne réelle pour la circulation. La gêne doit être prouvée.
<ul style="list-style-type: none"> Véhicule « X » en stationnement irrégulier ou à l'arrêt irrégulier sur la chaussée hors agglomération. 	1/2	1/2	Ce cas ne s'applique pas aux véhicules en panne à la condition qu'ils aient été régulièrement signalés.

5. Cas spéciaux

		X	Y	
1.	Véhicule « Y » ne respectant pas : <ul style="list-style-type: none"> Une signalisation d'un agent en circulation ; Une signalisation de priorité ; un feu de signalisation ; Un panneau d'interdiction de dépasser ou de sens interdit ; Un panneau d'interdiction de virer à droite ou à gauche ; Une ligne continue (si les véhicules circulent dans le même sens) ; Une signalisation au sol notamment des flèches directement. 	O	1	

		X	Y	
2.	Véhicule « Y » circulant en marche arrière ou effectuant un demi-tour, quittant ou prenant un stationnement.	0	1	La responsabilité est partagée lorsque chacun des véhicules est en train d'effectuer une marche arrière ou un demi-tour ou de quitter ou de prendre un stationnement.

3.	Véhicule « Y » sortant d'une aire de stationnement, d'un lieu non ouvert à la circulation d'un chemin de terre.	0	1	
----	---	---	---	--

		X	Y	
4.	Véhicule « X » s'engageant dans une aire de stationnement, un lieu non ouvert à la circulation ou un chemin de terre sans changement de file.	0	1	

		X	Y	
5.	Véhicule « X » s'engageant dans une aire de stationnement, un lieu non ouvert à la circulation ou un chemin de terre avec changement de file.	1	0	

		X	Y	
6.	Véhicule « X » heurtant une portière ouverte du véhicule « Y ».	0	1	Ce cas s'applique quand l'ouverture de la portière est soudaine ou non, sauf ouverture des portières du côté du trottoir. Il en est de même pour les portes arrières d'un camion ou d'une camionnette.

		X	Y	
7.	Véhicule « Y » causant des dommages par jets de pierres ou par des objets transportés.	0	1	

		X	Y	
8.	Véhicule « Y » circulant sans éclairage hors agglomération.	0	1	

		X	Y	
9.	Véhicule « Y » circulant sans éclairage en agglomération.	1/2	1/2	Le véhicule « X » supporte la totalité de la responsabilité en cas de non respect de la signalisation de l'agent de circulation, d'un feu de signalisation ou d'un panneau de sens interdit.

		X	Y	
10.	En cas d'impossibilité de prouver la cause de l'accident, la responsabilité est partagée entre les deux parties.	1/2	1/2	

		X	Y	
11.	Lorsqu'il est prouvé que la responsabilité des deux véhicules est totale conformément aux cas prévus par le présent barème, celle-ci est partagée entre eux.	1/2	1/2	

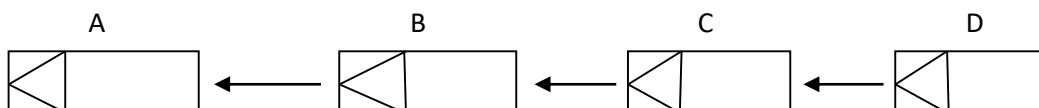
II. Collision entre trois véhicules ou plus :

Ce cas comprend les accidents en chaîne, les chocs successifs et les accidents croisés.

1

Les accidents en chaîne

Il s'agit de tout accident impliquant trois véhicules ou plus circulant dans le même sens et sur la même file, à condition que le dernier véhicule de la file heurte celui qui le précède et le projette sur le ou les véhicules qui le devancent.



La détermination de la responsabilité.

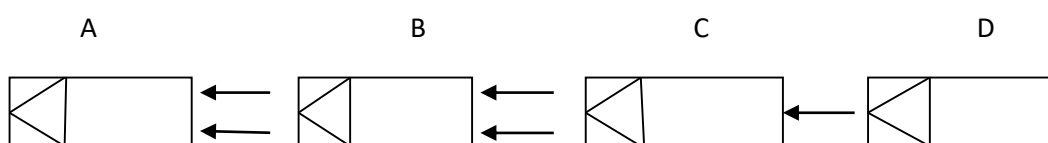
Le conducteur du dernier véhicule supporte la responsabilité totale de l'accident.

2

Les chocs successifs

Il y a chocs successifs quand sont impliqués trois véhicules ou plus circulant dans le même sens et sur la même file à condition qu'un véhicule à l'intérieur de la file heurte celui qui le précède et qui est à son tour heurté par les véhicules qui le suivent de la manière suivante :

- Etape 1 : Le véhicule « B » heurte le véhicule « A »
- Etape 2 : Le véhicule « C » heurte le véhicule « B »
- Etape 3 : Le véhicule « D » heurte le véhicule « C ».



La détermination de la responsabilité :

- Le conducteur du véhicule « A » : Il ne supporte aucune responsabilité.
- Le conducteur du véhicule « D » : Il supporte la totalité de la responsabilité pour ce qui concerne les dommages subis par les personnes transportées à l'intérieur de son véhicule. Il supporte, en outre, la moitié de la responsabilité pour ce qui concerne les dommages subis par les personnes transportées à l'intérieur du véhicule qui le devance « C », y compris le conducteur.
- Le conducteur du véhicule « C » : Il supporte la moitié de la responsabilité pour ce qui concerne les dommages subis par les personnes transportées à l'intérieur de son véhicule. Il supporte, en outre, la moitié de la responsabilité pour ce qui concerne les dommages subis par les personnes transportées à l'intérieur du véhicule « B », y compris le conducteur.

3.

Les accidents croisés

Il s'agit de tout accident impliquant trois véhicules ou plus, l'un d'eux ou moins circule dans un sens ou sur une file autre que celle empruntée par les autres véhicules quelle que soit la chaussée, la voie ou la piste d'où ces derniers proviennent.

La détermination de la responsabilité.

Celui qui est à l'origine de l'accident supporte la totalité de la responsabilité ou une part de responsabilité si une ou d'autres parties y participent conformément aux cas prévus par le présent barème.

Article 4 : L'Association professionnelle des assureurs peut, en collaboration avec l'ARCA, conclure toute convention nécessaire pour l'application des règles contenues dans le présent Décret

Article 5 : Sont abrogées, toutes les dispositions antérieures contraires au présent Décret.

Article 6 : Le Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent Décret qui entre en vigueur à la date de sa signature

Fait à Kinshasa, le 14 mai 2018

Bruno TSHIBALA NZENZHE

Henri YAV MULANG
Ministre des Finances