

S o c i é t é d e s N a t i o n s
INSTITUT INTERNATIONAL DE ROME POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

COMITE D'ETUDE

POUR LA RESPONSABILITE CIVILE DES AUTOMOBILISTES

Observations et Suggestions

concernant le projet d'une loi uniforme sur la responsabilité
civile des automobilistes et le projet de dispositions unifor-
mes sur l'assurance obligatoire des automobilistes, ainsi que
les rapports les accompagnant

Rome, avril 1937

Responsabilité civile des automobilistes

M. le Professeur Ernest DELAQUIS, Genève.

A la page 14 du Rapport sur le projet d'une loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes il est dit que le projet a assimilé, en ce qui concerne la nature et les limites de la responsabilité, le conducteur au détenteur. Puis il continue: "On a estimé que le traitement différent réservé par quelques lois à l'un et à l'autre n'est pas basé sur des raisons de droit suffisantes pour le justifier". N'est-ce pas aller trop loin? On comprend que, pour des raisons pratiques, le conducteur soit assimilé au détenteur. Mais au point de vue théorique la responsabilité causale se justifie beaucoup plus pour le détenteur, auquel est due la mise en circulation du véhicule et qui, par conséquent, est aussi celui qui crée le danger.

A plusieurs endroits du rapport sur le projet d'une loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes, le détenteur est défini comme ayant le "pouvoir de fait et de droit de disposer du véhicule (p. 9, p.10). On pourrait avoir des doutes au sujet de cette expression et préférer "pouvoir de fait" tout court. Il résulte, en effet, de certains passages du même rapport que c'est bien d'un pouvoir de fait qu'il s'agit. Ainsi il est dit à la p. 9: "Le Comité a cru devoir établir la responsabilité des automobilistes comme une responsabilité inhérente à l'usage effectif et à la jouissance du véhicule, usage et jouissance qui ont pour contre-partie la prise en charge du risque relatif à la circulation" et plus loin: " titulaire de la responsabilité, qui est la personne ayant l'usage et la jouissance effective du véhicule automobile, indépendamment du droit de propriété". Il semble ressortir de ces passages que le rapport du détenteur à l'égard du véhicule est bien un rapport de fait et non de droit. En outre, il est dit au bas de la p.10: "Dans ces cas (vol, etc.) on peut bien dire que le "détenteur" est privé au profit d'autrui du pouvoir de fait d'utiliser le véhicule". Puisque c'est après avoir été privé du "pouvoir de fait d'utiliser le véhicule" que le détenteur n'est plus responsable, c'est bien ce "pouvoir de fait" qui est la base de la responsabilité du détenteur.

M. le Professeur Andrew Dewar GIBB, Glasgow.

Je ne désire faire aucune observation sur les projets, qui représentent les fruits de maintes heures de délibération et de travail. Le seul point qui me trouble un peu encore est l'article 6 de la loi uniforme sur la responsabilité civile.

J'aurais de beaucoup préféré que l'on laissait ceci à la loi du Forum. Il y a dans nos systèmes plusieurs délais, de 3 jusqu'à 20 ans et je trouve que c'est trop compliquer la chose que d'introduire encore un autre. On a déjà laissé assez grand nombre de matières à la loi nationale et je ne vois aucun inconvénient à en laisser encore une autre, d'autant plus qu'il s'agit ici d'une question procédurale. Je ne me trompe pas sur la valeur d'un accord sur ce point, mais je suis sûr que, élimination faite de cet article, ceux qui auront à examiner ce projet du point de vue anglais y trouveront un grave obstacle de moins.

M. Guy F. JOHNSON, Londres.

Art. 2 al. 1 - J'estime que les mots "en état de circulation" présenteront de graves difficultés, nonobstant l'insertion des mots "le fait".

Dans notre pays cette difficulté a été éliminée en se référant au dommage "causé par, ou découlant de l'usage d'un véhicule sur la route". Cette expression comprend tout genre d'accident, soit qu'il circule sans aucun contrôle, soit qu'il stationne au dehors d'une maison. L'assurance doit fonctionner pourvu que l'accident provienne de l'usage du véhicule. Il est vrai qu'il ne peut pas y avoir de responsabilité de la part du propriétaire à moins que l'accident n'ait été causé par une négligence dans l'usage du véhicule, mais cela n'a aucune importance. L'assurance doit toutefois couvrir le dommage. Ce système permet de trancher toute question de savoir si le véhicule était ou n'était pas en état de circulation.

Si une personne est obligée à cause du défaut d'essence ou d'une panne de laisser sa voiture dans un tournant dangereux sans prendre des précautions, elle sera responsable de tout accident qui peut arriver, et devra être assurée contre cette responsabilité.

Je suggère que cette solution soit atteinte par l'usage de l'expression suivante ou de toute autre expression analogue: "Si des blessures ou la mort ou un dommage aux choses ont été portés à une personne, causés par ou provenant de l'usage d'un véhicule, aussi bien le détenteur que le conducteur sont civilement responsables; cette responsabilité est solidaire".

Art. 2 al. 4 - Quel sens doit-on attribuer à la phrase: "de par sa faute" ? Doit-on en déduire qu'il y ait un élément de faute et que, par exemple, le fait d'avoir laissé un automobile au dehors de la maison ne suffit pas à rendre le propriétaire responsable en cas de vol de la voiture ? En plusieurs pays l'hypothèse de véhicules abandonnés (sur la route), peut être réglée par des règlements de Police et dans ces cas la question de la faute sera résolue sur la base des règlements susdits. Lorsqu'il n'y aura pas de règlements on doit présumer que le fait d'avoir laissé un véhicule sur la route ne constitue pas une faute. D'autre part à défaut de règlements de Police je ne peut pas concevoir quel titre de faute peut être envisagé dans le fait de rendre possible l'usage du véhicule. Bien qu'il soit difficile d'exprimer cela dans la loi, j'estime que la solution correcte que l'on doit suivre est celle qui exclut la responsabilité du propriétaire à moins qu'on prouve que l'usage du véhicule a été rendu possible parce qu'il a omis de prendre les précautions habituelles aux gens raisonnables dans le but d'empêcher l'usage du véhicule.

Art. 5 - Je suggère que les principes à suivre soient ceux de la législation du Pays où se trouve la Cour devant laquelle l'action est intentée, afin d'éviter la difficulté que le juge peut rencontrer en suivant les principes d'une loi qui lui est étrangère.

Prof. Louis JOSSERAND, Paris.

1° - La formule du rapport, qui figure à la page 13 in fine, relativement à la force majeure, nécessitera peut-être quelques éclaircissements: est-il vrai que l'automobiliste ne repondra jamais des vices de construction ou de matières premières de sa voiture? En ce cas, le principe même de la responsabilité causale subirait de très graves atteintes; par exemple un accident dû à la direction, dont le mécanisme était, je le suppose, défectueux, resterait en dehors du domaine de la responsabilité obligatoire. Cela mérite qu'on y réfléchisse.

D'autre part, que faut-il entendre au juste par "défauts de manutention" ? Sur ce point encore, une prévision et un éclaircissement seraient utiles.

2° - Sur l'article 2 al. 2 du projet, je persiste à croire que le mot "uniquement" n'est pas à sa place; logiquement, il devrait figurer avant "par la faute du lésé ou d'un tiers ...". Avec la rédaction actuelle, on semble vouloir dire que la faute du lésé ou d'un tiers est exonératoire dans tous les cas, alors même qu'une faute de l'automobiliste aurait concouru avec elle pour produire le dommage. Evidemment, dans notre pensée, il n'en est rien: la faute légère de la victime ou d'un tiers n'entraîne pas nécessairement l'exonération de l'automobiliste dont elle allège seulement, dans certains cas, la responsabilité. Il faudrait, je crois, pour éviter toute ambiguïté, améliorer la rédaction du texte dans le sens que j'indique.

Assurance obligatoire des Automobilistes

M. le Professeur Ernest DELAQUIS, Genève.

1) Ne conviendrait-il pas de dire dans l'art. 2 du projet de dispositions uniformes sur l'assurance obligatoire des automobilistes: "Le détenteur d'un véhicule doit contracter une assurance responsabilité civile" au lieu de "Le propriétaire ou tout autre détenteur" ? Une harmonie parfaite entre cet article et l'article 2 du projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes serait ainsi établie.

2) Ne faudrait-il pas dire à l'art. 6, al. 2 du projet de dispositions uniformes sur l'assurance obligatoire des automobilistes: "Les Etats peuvent accorder, au lieu de l'action directe, un privilège légal en faveur du lésé" au lieu de dire simplement "un privilège" ?

M. Guy F. JOHNSON, Londres.

Art. 2 - Voir les remarques concernant la loi sur la responsabilité. Les termes employés dans ladite loi devront être employés aussi dans la loi sur l'assurance.

Art. 4 - Quel sens doit-on attribuer aux mots "les cas" ? Ne serait-il plus clair et plus précis d'omettre les mots "tous les cas" et d'y substituer le mot "toute" ?

Art. 5, al. 1 - J'estime que le principe contenu dans cet article est erroné. Le contrat d'assurance est un contrat personnel; par conséquent il ne peut pas être transféré sans le consentement des parties. La question de contrôler que les véhicules ne soient pas usés sans assurance est d'ordre administratif; elle pourrait être résolue, si l'article était modifié de la manière suivante:

" En cas de transfert de la propriété d'un véhicule à moteur le nouveau propriétaire doit prouver au moment de l'enregistrement du transfert qu'il a conclu un contrat d'assurance." Si l'on objectait que cet article, étant donné son caractère administratif, n'est pas à sa

place dans cette loi je n'aurait aucune difficulté à l'éliminer. On peut observer toutefois que dans le projet actuel la deuxième disposition est tout-à-fait administrative.

Art. 6 (§ 5 a) et b) - Je propose que les mots "du dommage" soit amendés. D'après la formulation actuelle on pourrait déduire que le délai de prescription ne commence à courir que du moment où le dommage a été constaté. Il en résulterait justement la possibilité des abus que cette clause devait éviter. L'inconvénient pourrait être éliminé en y substituant les mots "que du dommage a été subi (et en b)" que du dommage a été causé.

Art. 7 al. 1 c) - Je pense que cette disposition n'est pas nécessaire étant donné que les assureurs doivent se protéger eux-mêmes. Indépendamment de l'adoption ou non de la première phrase, la deuxième phrase peut donner lieu à des objections. Dans la pratique des assurances le système du paiement de la prime par des acomptes trimestriels est chaque jour plus répandu; par cette disposition on accorderait un délai de grâce de quatorze jours après l'échéance de chaque trimestre. La disposition a été insérée pour les cas de défaut de paiement de la prime; mais s'il est généralement connu qu'un délai de grâce de quatorze jours est accordé, il y aura la même possibilité que la prime ne soit pas payée au terme de quatorze jours comme à l'échéance du délai normal accordé par la police.

M. le Professeur Louis JOSSERAND, Paris.

Je déplore que nous n'ayons pas pu faire prévaloir le principe de l'action directe au profit de la victime et contre l'assureur. Le privilège organisé "de telle façon que les présentes dispositions uniformes seront respectées autant que possible", ne me dit rien qui vaille; il pourra être insuffisant, voire à peu près inefficace. Ainsi serais-je partisan d'une nouvelle tentative afin de réaliser sur ce point une unanimité qui, je crois me rappeler, ne comporte qu'une seule discordance.