Istituto Internazionale per l'Unificazione del Diritto Privato - ROMA
ARCHIVIO
del Diritto Privato

S.d.N. - U.D.P. 1937 - Etudes: XVII
Responsabilité civile Automobilistes.
Doc. 24.

Société des Nations

INSTITUT INTERNATIONAL DE ROME POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVE

COMITE D'ETUDE

POUR LA RESPONSABILITE CIVILE DES AUTOMOBILISTES

RAPPORT

SUR LE PROJET D'UNE LOI UNIFORME SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DES AUTOMOBILISTES.

Rome, mai 1937.

I.

RAPPORT SUR LE PROJET D'UNE LOI UNIFORME SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DES AUTOMOBILISTES.

Le Conseil de Direction de l'Institut a décidé, en octobre 1934, de mettre à l'étude la question de la responsabilité civile des automobilistes pour les dommages causés aux tiers par la circulation des véhicules automobiles, en vue d'une unification internationale.

En prenant cette décision, le Conseil a considéré que l'automobile est aujourd'hui, au même titre que le chemin de fer ou l'aéronef, un des moyens fondamentaux des communications internationales et que, du fait de sa circulation internationale, il se trouve soumis à des régimes juridiques qui changent d'un pays à l'autre. De là l'utilité d'une unification des règles sur la responsabilité de l'automobiliste, dans le but d'éliminer l'état actuel d'incertitude et de rendre plus sûr le développement du trafic international.

Le Conseil a estimé d'autre part que l'initiative de l'unification législative dans ce domaine ne rencontrerait pas des difficultés insurmontables, soit parce que l'idée de son utilité s'imposerait, soit parce que, dans beaucoup de pays on se trouve en présence d'un mouvement de la législation, de la doctrine et de la jurisprudence tendant à la réforme des systèmes actuellement en vigueur, afin de les adapter toujours davantage aux besoins du progrès et de la sauvegarde de la collectivité.

En partant de cette décision, l'Institut a confié à ses organes d'étude le soin de recueillir et de grouper les règles en vigueur dans les principales législations en matière de responsabilité civile des automobilistes, et d'examiner et de mettre en lumière les tendances de la doctrine et de la jurisprudence, dans le but de fournir des éléments d'appréciation de la possibilité de mettre en oeuvre un projet d'unification.

I.

Le Secrétariat de l'Institut a rédigé à cet effet une étude préliminaire (Doc. N°. 1), où sont examinés et comparés les systèmes en vigueur dans les principaux groupes de législations. Les textes des lois spéciales réglant cette matière ont été également donnés sous la forme d'annexes.

Cette étude comparative montrait l'existence de divergences considérables entre les différents systèmes de droit positif, surtout sur la question fondamentale de la nature et des limites de la responsabilité. En effet, tandis que dans certaines législations (p. ex. la Common Law anglaise), l'automobiliste est assujetti aux règles communes de la responsabilité ex culpa, dans d'autres systèmes juridiques (par ex. la loi suisse et la jurisprudence française), une responsabilité objective et causale est mise à la charge de l'automobiliste, sauf une preuve libératoire limitée.

Toutefois, le rapport préliminaire parvenait à la conclusion que les divergences n'étaient pas de nature à empêcher un rapprochement sur la base d'un système intermédiaire. Il y était en outre suggéré que, dans le but de faciliter la réalisation de cette tâche, on traitât séparément d'une part le problème strictement juridique concernant l'unification des règles sur la responsabilité civile, et, d'autre part, le problème plutôt technique et financier des garanties à fournir aux victimes de la circulation des automobiles, pour la réparation effective des dommages subis. Parmi ces garanties, on signalait en particulier celle représentée par l'assurance obligatoire.

L'Institut a rédigé ensuite, sur mandat du Comité d'étude, une deuxième étude de droit comparé sur cette question (Doc. N°. 8).

C'est sur la base de ces études préparatoires que les travaux d'unification ont été entrepris par un Comité d'experts constitué sous les auspices de l'Institut, et composé de:

YB

S.E. Mariano	d'AMELIO,	Premier Président de la Cour de Cassation d'Italie, Président;
M. Alfredo	ASCOLI,	Ancien Doyen de la Faculté de Droit à l'Université de Rome;
M. Ernest	DELAQUIS,	Professeur de droit pénal à l'Université de Genève;
M. Andrew Dewar	GIBB,	Professeur de droit à l'Université de Glasgow;
M. Kurt	JANNOTT,	Directeur de la "Gothaer Allgemeinen Versicherungsbank A.G." de Gotha;
M. Guy F.	JOHNSON,	Président de l' "Accident Offices Association" de Londres;
M. Louis	JOSSERAND,	Conseiller à la Cour de Cassation, Paris;
M. Felipe Sanchez	ROMAN y GALLIFA,	Professeur de droit à l'Université de Madrid;
M. Hans	ULLRICH,	Directeur général de la "Gothaer Lebensversicherungsbank A.G." de Gotha;

Représentants de l'Organisation des Communications et du Transit de la S.d.N.:

M. Heinrich	ROTHMUND,	Chef de la Division de Police au Département Fédéral de Justice et Police de Berne;
M. Ivan	SOUBBOTITCH,	Délégué permanent du Royaume de Yougoslavie près la S.d.N.;
M. Branko	LUKAC,	Membre de la Section des Communications et du Transit de la S.d.N.;

Représentants de l'Association internationale des Automobile-Clubs reconnus:

M. Edgard	PRIMAULT,	Directeur général de l'Automobile-Club de Suisse, Berne;
M. Arrigo	ZANELLI,	Chef du Service légal et juridique du "Reale Automobile Club d'Italia", Rome;

Représentant de l'Alliance internationale du Tourisme:

M. Ernest	DELAQUIS,	Directeur du Touring Club Suisse;

./.

I.

Représentants de la"Federazione Italiana delle Imprese Assicuratrici":

M. Alberto REDENTI, Président de la "Federazione Italiana Imprese Assicuratrici", Rome;

M. Guido BALDI, Avocat, Milan.

Représentants de l'Institut:

M. MARIO MATTEUCCI, de l'Institut, Rapporteur;

M. Giuseppe RIGHETTI, Secrétaire général de l'Institut;

M. Alfred FARNER, Secrétaire général adjoint de l'Institut.

Le Comité a tenu quatre sessions, au cours desquelles deux Avant-projets ont été élaborés et approuvés, le premier (Doc. Nº 22) intitulé "Avant-projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes" et le deuxième (Doc. Nº 23) intitulé "Avant-projet de dispositions uniformes sur l'assurance obligatoire des automobilistes".

Ces deux projets ont été tenus distincts, bien qu'ils fussent connexes sous l'aspect juridique et économique, dans le dessein de permettre aux Etats de les adopter, même séparément. Et cela pour les motifs suivants. Dans quelques législations le rapprochement entre les règles sur la responsabilité civile des automobilistes pourrait être considéré d'une manière favorable, tandis que l'introduction du système de l'assurance obligatoire pourrait être jugée non réalisable pour des motifs d'ordre économique. En revanche, dans d'autres systèmes juridiques, ne pouvant accéder à une unification des règles en vigueur sur la responsabilité, on pourrait estimer utile d'adopter l'assurance obligatoire dans un but de défense de la collectivité.

L'indépendance formelle des deux projets permettra aux travaux du Comité d'aboutir dans l'un et l'autre cas à un résultat utile pour le développement des rapports internationaux.

I.

AVANT-PROJET DE LOI UNIFORME SUR LA RESPONSABILITE CIVILE DES AUTOMOBILISTES.

(Doc. N°. 22)

Le projet se compose de 10 articles; il est complété par une clause, à insérer dans le protocole pour l'adoption de la loi uniforme, qui permet aux Etats de limiter l'application de cette loi aux seuls rapports internationaux.

Domaine d'application de la loi.

L'art. 1 délimite la sphère d'application de la loi uniforme, en se reportant au moyen matériel qui peut devenir un générateur de responsabilité.

Une fois admis le principe que le véhicule actionné par une force mécanique doit avoir dans la loi un traitement différent de celui d'autres véhicules actionnés par une force musculaire, en raison des dangers plus grands que présente le premier par rapport au second, le Comité avait le choix entre deux systèmes pour la détermination des véhicules à assujettir à la loi uniforme. Le premier système consistait à faire une énumération limitative de ces véhicules, et l'autre à définir en général le type de véhicule visé par la loi uniforme, sauf à prononcer des exclusions.

Le Comité a estimé que ce second système était plus pratique et plus large, car il peut plus facilement s'adapter aux différents pays. Celui qui consiste dans l'énumération limitative des véhicules se heurterait au grave obstacle constitué par la diversité des méthodes de classification des véhicules selon les Etats.

La définition: "véhicule actionné par une force mécanique" permet la plus ample application eu égard aux développements et aux

perfectionnements éventuels de la mécanique. On a, en effet, considéré que l'emploi du terme "moteur" pour indiquer le moyen générateur du mouvement, ou des termes "traction" ou "propulsion", pour indiquer le mode de transmission du mouvement, pouvaient donner à la loi une portée trop restreinte, en raison des nouveaux systèmes pouvant éventuellement permettre la production et la transmission d'énergie mécanique sans la présence d'un moteur, ou sans que soit exercé un effort de traction ou de propulsion.

Le terme "actionné" pourrait s'appliquer éventuellement aussi au cas d'un véhicule mis en mouvement au moyen de radio-ondes, dans le cas où ce système pourrait être mis en oeuvre, et l'expression "force mécanique" peut s'appliquer tant à l'énergie produite par un moteur, qu'à celle qui est produite par un autre moyen mécanique, à l'exclusion de la seule force musculaire.

On a voulu de même limiter l'application des règles uniformes en tenant compte des circonstances de temps et de lieu dans lesquelles le véhicule peut devenir générateur de responsabilité.

Le Comité a suivi sur ce point la tendance qui s'est affirmée dans la plupart des lois spéciales qui, en vue du but de protection sociale auquel elles visent, ont pris un moment donné où le véhicule présente un degré de danger spécial, et plus précisément le moment où il circule sur la voie publique. La façon dont l'idée de "circulation" a été entendue est expliquée dans le commentaire à l'art. 2 suivant. La circulation y est prise en considération dans la limite où elle a lieu sur "des voies ou terrains ouverts au public". Cette définition a été adoptée par le fait que l'emploi des mots "voies ou terrains publics" propres à certaines législations, pouvaient d'une part prêter à des différences d'interprétation, le concept de"voie publique" n'étant pas le même dans toutes les législations; en second lieu, il comportait une limitation de la protection de la collectivité, du fait que l'on excluait de la sorte les voies et terrains privés, mais ouverts au public. C'est pour ce dernier motif, c'est-à-dire pour permettre une protection plus vaste, que le Comité a estimé que la loi

uniforme doit s'appliquer également à la circulation sur les routes réservées uniquement aux automobiles (autostrades).

Après avoir donné ainsi la définition générale du véhicule, et avoir établi le moment où ce dernier est pris en considération par la loi uniforme, le projet prononce une exclusion relative au mode dont s'effectue la circulation (au moyen de rails).

Pour ce qui concerne les véhicules circulant sur des rails, le projet s'est conformé au principe prédominant dans les lois nationales, consistant dans l'exclusion des véhicules susdits de l'application de la responsabilité spéciale des automobilistes. La raison principale en est le moindre degré de danger que présente le moyen de transport dont le parcours est nettement tracé sur la route.

Le Comité n'a pas cru devoir admettre d'autres criteriums d'exclusion, comme celui qui est basé sur la rapidité plus ou moins grande du véhicule, et qui consisterait à exclure les véhicules ne pouvant pas dépasser une vitesse maximum; il a en effet considéré que l'élément "vitesse" n'est pas toujours un indice du danger que présente le véhicule. En outre, la limite de vitesse étant très différente selon les pays, une unification serait très difficile.

Quant au criterium d'exclusion basé sur la destination de certains types de machines, qui ne sont pas utilisées normalement sur route, le Comité n'a pas cru opportun d'énoncer une disposition spéciale à ce propos. En effet les machines de ce genre (machines-outils) seront exclues de l'application de la loi uniforme en tant qu'elles ne circulent pas sur des voies ou terrains ouverts au public.

I.

Sujets, nature et limites de la responsabilité.

L'art. 2 fixe les principes fondamentaux de la loi uniforme, du fait qu'il détermine les sujets, la nature et les limites de la responsabilité spéciale des automobilistes.

Dans l'alinéa 1, on complète avant tout le concept de "circulation" déjà énoncé dans l'art. 1 alinéa 1. Le Comité a estimé que le terme "circulation", était plus approprié que le terme "usage", lequel est en même temps trop général et trop restrictif. On a considéré en effet que le véhicule automobile peut devenir producteur de dommage, même si, au moment de l'accident, il n'est pas en état d'usage (véhicule stationnant sans conducteur, en un lieu dangereux), tout en étant en état de circulation. Cette dernière expression a donc été adoptée dans sa portée la plus ample, de manière à y faire rentrer tous les cas variés, où le véhicule automobile se trouvant sur les voies ou terrains ouverts au public, peut devenir générateur de dommages, qu'il soit ou non employé matériellement, et qu'il soit en mouvement ou non au moment de l'accident.

L'idée qui correspond au terme "Betrieb" employé dans la législation allemande, a semblé trop complexe pour être reçue par la loi uniforme, d'autant plus que la jurisprudence allemande est plutôt divisée sur l'interprétation de cette expression.

Pour en venir à la détermination des sujets de la responsabilité spéciale, le projet les aperçoit dans le "conducteur" et dans le "détenteur".

En ce qui concerne la signification du terme "conducteur", et le fondement de sa responsabilité, il n'y a pas matière à discussion. Le "conducteur" est celui qui conduit le véhicule au moment de l'accident; il est le responsable direct. Le projet n'a pas cru devoir adopter la discrimination faite par certaines lois entre conducteur de profession et conducteur non professionnel, dans le but d'appliquer au premier une responsabilité moins grave; en effet, il n'a

pas estimé qu'il y avait des motifs suffisants pour ce traitement de faveur, spécialement si l'on considère que les conducteurs de profession (par exemple les conducteurs de taxis et de camions) constituent souvent un des plus grands dangers de la circulation.

Quant à la détermination du responsable indirect, le Comité s'est trouvé dans la nécessité de choisir entre le système qui se base sur un rapport de propriété entre le sujet de la responsabilité et le véhicule, et celui qui se base sur le pouvoir de fait et de droit de disposer du véhicule. C'est ce dernier système qui a eu la préférence.

Cette solution se rattache au principe reçu dans la loi uniforme à propos de la nature de la responsabilité spéciale des automobilistes. Comme il est dit plus bas, le Comité s'est conformé au système adopté par les principales législations, et 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. Cette construction a également influé sur la détermination du titulaire de la responsabilité, qui est la personne ayant l'usage et la jouissance effective du véhicule automobile, indépendamment du droit de propriété.

Cette idée a été rendue dans les législations allemande et suisse par l'emploi du terme "Halter" correspondant à "détenteur", et qui désigne celui qui a le pouvoir de fait et de droit de disposer du véhicule; de même, dans la "Common law" anglaise, on a eu en vue celui qui a le "control" du véhicule automobile, c'est-à-dire le pouvoir d'en disposer et d'en diriger la circulation; enfin, dans la législation autrichienne, on a employé le terme de "Betriebsunternehmer", qui se rapproche de l'idée de "personne exploitant une entreprise".

D'autre part, ce critérium pour la détermination du titulaire de la responsabilité a pénétré également dans les législations qui ont pris comme sujet de la responsabilité le "propriétaire" du véhicule automobile; en effet, dans ces législations également, on a reconnu

I.

qu'il n'était pas équitable d'adosser dans tous les cas la responsabilité à qui peut avoir une propriété purement formelle du véhicule automobile, sans en avoir la disposition effective. On a alors recouru à une construction plutôt artificieuse consistant à scinder la propriété formelle de l'exercice effectif des attributions de la propriété (spécialement dans le cas très fréquent d'automobiles vendues à tempérament ou avec reserve de propriété).

L'interprétation authentique du terme "détenteur" est donnée dans la seconde partie de l'alinéa 1. Par "pouvoir d'utiliser", le Comité a entendu désigner en même temps le pouvoir de fait et de droit d'utiliser le véhicule automobile. Ce sera la tâche du juge que d'établir, à chaque fois, si l'on se trouve en présence de ces éléments au regard des rapports variés dont le véhicule automobile peut être l'objet (location, commodat, prêt, dépôt, etc.). Toutefois, pour faciliter la position du sinistré dans la recherche du responsable civil, on a voulu établir une présomption, déjà reçue dans quelques législations, selon laquelle le propriétaire - sujet facile à identifier - est réputé être le"détenteur" jusqu'à preuve contraire (alinéa 4).

Une limitation de la responsabilité du "détenteur" s'impose également pour des raisons de droit et d'équité, dans les cas de circulation clandestine du véhicule automobile (Schwarzfahrt),cas prévu expressément dans beaucoup de législations. L'expression employée dans le projet "à l'insu ou contre la volonté du détenteur" est la plus large, par le fait qu'elle embrasse tant le cas d'appropriation dolosive du véhicule (vol), que celui de l'usage nonobstant l'interdiction ou hors de la sphère de contrôle du "détenteur". Dans ces cas, en effet, on peut bien dire que le "détenteur" est privé au profit d'autrui du pouvoir de fait d'utiliser le véhicule. Il est donc naturel que celui qui l'en prive soit dolosivement, soit clandestinement et contre la volonté du "détenteur", supporte les conséquences de la circulation.

D'autre part il faut subordonner l'application de cette limitation à la condition que le "détenteur" n'ait pas contribué par sa propre faute à l'usage clandestin du véhicule. Dans ce cas, en effet, l'usage clandestin du véhicule se rattacherait, par un rapport de cause à effet, à la négligence du détenteur.

Le Comité a estimé en particulier que le cas de circulation "à l'insu ou contre la volonté du détenteur" devait également comprendre la circulation due au fait d'un mécanicien de profession pendant la période où le véhicule lui a été confié par des réparations. Cette idée a été sanctionnée de façon expresse dans la récente loi tchécoslovaque, et a été consacrée par la jurisprudence d'autres pays.

Dans les alinéas 1, 2 et 3 on définit la nature et la portée de la responsabilité. Le Comité s'est trouvé en présence de deux systèmes fondamentaux: celui qui conçoit la responsabilité de l'automobiliste comme une responsabilité objective ou causale, et celui qui la base sur le principe de la faute. Un troisième système, qui est celui de la loi italienne, consiste à établir une présomption de faute, à la charge du propriétaire, sauf preuve libératoire; ce système se rapproche beaucoup de celui qui est basé sur la responsabilité objective dans une forme atténuée, du fait qu'en pratique la position dans le procès du responsable présumé est fort semblable, quant au contenu de la preuve libératoire, à celle du titulaire d'une responsabilité objective atténuée.

Le Comité a estimé tout d'abord que, en ce qui concerne le caractère et les limites de la responsabilité, le conducteur et le détenteur ne devaient pas être soumis aux mêmes règles. Cette différence de traitement existe dans plusieurs des législations qui imposent aux automobilistes une responsabilité plus grave que celle basée sur le principe commun de la faute, en ce sens que le conducteur reste soumis à ce dernier principe, alors qu'une responsabilité spéciale est à la charge du propriétaire ou détenteur. Toutefois, même dans ces législations,

le conducteur est souvent tenu de faire preuve d'une diligence plus grande que celle qui est normalement requise en matière de responsabilité civile.

Le Comité aurait préféré, en principe, ne pas faire de distinction entre détenteur et conducteur afin de faciliter l'application pratique de la loi; mais on a dû tenir compte de l'état actuel des législations orienté dans le sens sus-indiqué. L'application d'un traitement différent aux deux sujets est réalisée par une énonciation différente des causes d'exonération de la responsabilité. Alors que la responsabilité du détenteur se rapproche du principe de la responsabilité objective sous une forme atténuée - par le fait que des causes d'exonération de la responsabilité sont admises, telles que la force majeure, la faute du tiers et la faute du sinistré - celle du conducteur est encore plus atténuée, en admettant qu'il peut se libérer de la responsabilité même s'il prouve qu'il a employé toute précaution nécessaire afin d'éviter l'accident.

Quant à la nature de la responsabilité spéciale, on a constaté que le mouvement récent de la législation et de la jurisprudence en cette matière tend à adosser à l'automobiliste une responsabilité plus grave que celle qui est basée sur le principe de la faute, principe commun à la responsabilité ex delicto. Cette tendance de la législation et de la jurisprudence prévaut dans la plupart des Etats, et vis-à-vis d'elle, le droit anglo-saxon constitue une des rares exceptions; elle a en vue la protection de la collectivité, gravement menacée par les dangers de la circulation sur route, en tout premier lieu des automobiles. Mais, même si l'on veut faire abstraction de la constatation de cette tendance générale, il est évident que la responsabilité spéciale, telle qu'elle est mise en oeuvre par la loi uniforme, répond aussi à des besoins du droit soit pour le fond soit pour la procédure.

Vis-à-vis du développement croissant de l'automobilisme comme moyen de circulation, les principes classiques en matière de responsabilité se sont révélés insuffisants. On a eu, par conséquent, dans ce domaine, comme dans les domaines limitrophes des accidents du

travail industriel, de la circulation des aéronefs, etc., un mouvement convergent de la doctrine et de la jurisprudence tendant à élargir la base de la responsabilité. On est ainsi parvenu, dans certains systèmes juridiques, à la construction d'une responsabilité non plus basée sur le principe subjectif de la faute, mais sur le concept objectif de "risque" par analogie avec les principes qui, d'après une doctrine autorisée, auraient déjà été appliqués par la codification napoléonienne à la responsabilité du fait de choses inanimées, à la charge de celui qui en a la propriété ou la "garde".

Cette construction juridique de la responsabilité de l'automobiliste satisfait aussi à un besoin d'ordre processuel.

En effet, la victime de l'accident de route est le plus souvent dans l'impossibilité matérielle de fournir la preuve nécessaire pour établir la responsabilité de l'automobiliste; la loi doit la protéger. Cette protection peut être réalisée en créant une présomption de responsabilité à la charge de l'automobiliste, et en introduisant des dispositions limitatives en ce qui concerne la preuve libératoire. C'est de ces deux ordres de considérations que le Comité s'est inspiré en adoptant les principes qui gouvernent la responsabilité des automobilistes dans la loi uniforme.

On a en outre considéré que si, d'une part, la position de l'automobiliste est ainsi aggravée par rapport aux législations où sa responsabilité est régie par des principes plus libéraux, d'autre part, beaucoup d'incertitudes et beaucoup d'obscurités de la jurisprudence concernant la preuve de la responsabilité subjective ont été éliminées grâce à une détermination plus précise du contenu et des limites de la preuve libératoire. Ainsi l'automobiliste a la possibilité d'apprécier avec une plus grande précision la portée du risque qu'il a assumé.

L'exposition plus grande de l'automobiliste est en outre compensée par la possibilité laissée aux Etats de limiter le dommage réparable par le système forfaitaire, déjà en vigueur dans quelques législations (voir art. 5 de l'Avant-projet), et par la couverture au moyen de l'assurance, en recourant au système de l'assurance obligatoire proposé.

I.

Quant aux cas d'exonération de la responsabilité, il n'est pas besoin de commentaires pour ce qui concerne la faute du tiers et la faute du sinistré. Quant à la force majeure, le projet en a énoncé le principe, renvoyant aux lois nationales la détermination des cas concrets de force majeure. Cependant, on a estimé, contrairement à ce qui est établi par certaines législations, que les cas de force majeure doivent aussi comprendre ceux d'accidents provoqués par des vices de construction ou de matières premières inhérents au véhicule automobile, mais non point ceux qui dérivent de défauts de manutention.

En ce qui concerne le conducteur, comme il a été déjà exposé, on a ajouté aux cas d'exonération susmentionnés un autre cas d'exonération s'il prouve qu'il a pris toute précaution afin d'éviter l'accident.

Concours de fautes.

L'art. 3 introduit une nouvelle atténuante au principe de la responsabilité objective; il admet en effet que le concours de la faute du sinistré, même lorsqu'elle ne constitue pas la cause exclusive de l'accident, doit toutefois influer de façon favorable à l'automobiliste sur la liquidation du dommage. La faute du sinistré, comme cause de réduction de l'indemnité est admise par les principes généraux des différents systèmes juridiques, bien que des lois spéciales en matière de responsabilité de l'automobiliste ne s'en occupent pas toujours de façon expresse. Ce n'est que dans le droit anglo-saxon que le concours de la faute (contributory negligence), entraînant les effets ci-dessus, est inconnu.

Le principe de la solidarité entre plusieurs co-responsables d'un unique accident, sanctionné par l'art. 4 est également commun à la plupart des systèmes juridiques; c'est de l'affirmation de cette solidarité que découle le droit de recours de celui qui a indemnisé tout le dommage contre les autres co-responsables.

Le critérium de distribution de l'indemnité entre les différents co-responsables a été déterminé en tenant compte de la mesure

où chacun d'eux a concouru par sa propre faute à la survenance de l'accident. La faute, qui ne constitue pas dans le projet le fondement de la responsabilité de l'automobiliste envers le tiers sinistré, entre ici en jeu dans les rapports entre co-responsables, alors que l'on ne se trouve plus en présence du but de protection de la victime, qui est la raison de l'adoption de la responsabilité objective.

Lorsque la preuve de ce degré de faute n'est pas possible, on recourt à un critérium d'équité; la répartition de l'indemnité par parties égales (voir la loi suisse). Dans l'un et dans l'autre cas, c'est le véhicule qui est pris en considération comme unité, pour déterminer les sujets entre lesquels l'indemnité doit être répartie. Naturellement, tant le conducteur que le détenteur seront responsables, mais tous deux constitueront un seul caput.

Liquidation des dommages.

L'art. 5 renvoie à la loi nationale pour la détermination des critériums de liquidation de l'indemnité. Le Comité a constaté que ce point est l'objet d'une divergence profonde entre les différentes législations nationales; en effet, quelques unes d'entre elles établissent des critériums limitatifs pour la liquidation de l'indemnité; elles limitent à une somme maximum donnée le dommage réparable, soit dans le cas de dommages aux personnes, soit dans le cas de dommages aux choses. Ce principe prévaut dans les législations de type germanique. D'autre part on a estimé que l'on ne pourrait que difficilement faire adopter ce système par les autres législations, soit à cause d'une objection préjudicielle d'ordre éthique et juridique contre le système de l'évaluation forfaitaire de la vie humaine, soit à cause de la difficulté de trouver des maximums communs acceptables par tous les pays, étant données les grandes différences de conditions économiques entre les Etats. Devant l'impossibilité de fondre les deux systèmes, le Comité a estimé opportun de les laisser subsister.

La solution adoptée a été aussi conseillée par le fait que, si l'on devait déterminer dans la loi uniforme les dommages réparables, il aurait été nécessaire de résoudre la question de l'indemnité pour les dommages moraux. Or, sur ce point également, les législations présentent des divergences substantielles, la réparation du dommage moral étant inconnue à certains systèmes juridiques, ou, tout au moins, étant limitée au seul cas où le dommage moral a eu une répercussion sur le patrimoine. On a par conséquent estimé opportun de ne pas se prononcer sur ce point.

Dénonciation de l'accident et prescription de l'action.

L'art. 6 contient deux règles de nature procédurale. La première est une véritable sanction de déchéance au droit à une réparation pour le cas où le sinistré ne dénonce pas l'accident au responsable dans le délai de trois mois à partir du jour où il a eu connaissance dudit accident et de l'identité du responsable. Cette sanction (contenue également dans la récente loi thécoslovaque) a pour but d'empêcher que le sinistré retarde volontairement la dénonciation de l'accident dont l'automobiliste peut ne pas s'être aperçu, afin de mettre ce dernier dans l'impossibilité de faire les recherches nécessaires en vue de fournir la preuve libératoire.

La deuxième règle concerne la prescription de l'action de réparation. Presque toutes les lois les plus récentes en matière de responsabilité des automobilistes ont abrégé le délai de la prescription de l'action par rapport au délai normal. Le projet établit un délai très bref (un an) à partir du jour où le sinistré a dénoncé l'accident au responsable, et un délai plus long (dix ans à partir du jour de l'accident), à l'échéance duquel l'action s'éteint dans tous les cas.

Juridiction compétente.

Le principe adopté à l'art. 7 alinéa 1, pour la détermination du for compétent, correspond à celui qui est généralement suivi pour déterminer soit la compétence interne soit la compétence internationale des tribunaux.

En effet la plupart des législations, qu'elles règlent par des dispositions spéciales la responsabilité civile des automobilistes ou qu'elles s'occupent en général de la responsabilité dérivant des délits ou quasi-délits, reconnaissent au lésé la faculté de porter la demande en réparation du dommage devant le juge du lieu où le fait dommageable s'est produit, à moins qu'il ne préfère intenter l'action devant le juge du domicile du défendeur. De même les principes du droit international privé en vigueur dans plusieurs systèmes juridiques reconnaissent la compétence de leurs tribunaux à juger des différends nés de faits illicites commis sur leur territoire, même lorsque les parties en cause sont des étrangers.

Ce critérium de compétence devra être appliqué tant pour établir la compétence territoriale interne de chaque Etat, que la compétence internationale entre les tribunaux des différents Etats, bien entendu lorsque la loi uniforme est adoptée comme loi applicable également aux rapports intérieurs. En revanche, dans le cas où les Etats, se prévalant de la réserve faite à ce propos, appliquent la loi uniforme aux seuls rapports internationaux, le critérium de compétence établi par ledit article ne sera applicable qu'aux seules affaires dérivant de rapports internationaux, selon le principe de qualification établi par la loi même.

Exécution des jugements à l'étranger.

L'alinéa 2 de l'art. 7 contient une innovation importante; on en vient à y reconnaître au jugement rendu dans un des Etats qui

ont adopté la loi uniforme et par application de cette dernière, force exécutoire dans tous les autres Etats où cette même loi est en vigueur, à la condition que ce jugement soit passé en force de chose jugée. Le but de cette règle est de permettre à la partie demanderesse d'obtenir le plus rapidement possible réparation pour le dommage subi.

Le motif qui justifie la limitation du contrôle de la part du juge du pays d'exécution, c'est que l'uniformité des règles de droit matériel et des principes concernant la compétence, qui serait réalisée par l'introduction de la loi uniforme, constitue par elle-même une garantie du fait que le dispositif du jugement ne contient rien qui soit contraire aux principes d'ordre public de l'Etat d'exécution.

Collision entre véhicules automobiles.

L'art. 8 applique au cas de collision entre plusieurs véhicules automobiles le même critérium de répartition de l'indemnité déjà adopté par l'art. 4 alinéa 2 pour le cas de dommages causés à un tiers par plusieurs véhicules. Il s'agit, en d'autres termes, de mesurer la quote-part d'indemnité due par chacun, à proportion du degré de la faute.

Lorsque la preuve de ce degré de faute n'est pas possible, on autorise le juge à fixer le montant de l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances. Le Comité a estimé que, dans ce cas, il était opportun de donner au juge une certaine latitude pour répartir d'une manière équitable les dommages causés, afin d'éviter qu'à défaut de ladite preuve, chacun n'ait pas fatalement à supporter les dommages qu'il a subis. En effet, cette situation, pourrait créer des injustices dans le cas où, même en l'absence d'une faute établie qu'il faut prouver, le rôle joué par chaque véhicule dans l'accident a été extrêmement inégal. Il arrive en effet, en pratique, que dans le cas d'une collision, des facteurs d'une importance considérable entrent en jeu, tels que le volume, le poids, la vitesse du véhicule. Il a semblé contraire à l'équité que le véhicule doive supporter un dommage qui ne

soit pas proportionné au rôle qu'il a joué dans l'accident, sans avoir la possibilité d'une répartition, même partielle, des dommages subis. Le juge, dans la répartition des dommages, devra donc tenir compte de tous les éléments ci-dessus exposés et même de tous les autres qui pourront résulter des circonstances.

Personnes transportées.

L'art. 9 précise les limites d'application de la loi uniforme par rapport aux personnes sinistrées. Le Comité a estimé opportun de laisser hors du règlement uniforme la question de la responsabilité civile envers les personnes transportées, à titre tant gratuit qu'onéreux. Cette solution a été adoptée soit à raison du but de la loi qui est de protéger les usagers de la route contre le danger constitué par la circulation des automobiles, soit en considération de l'interférence qu'un règlement uniforme de ce type de responsabilité aurait sur le régime légal et contractuel qui règle le transport de personnes dans les différents Etats. Le Comité a toutefois exprimé le voeu que cette branche de la responsabilité civile des automobilistes puisse aussi être plus tard l'objet d'une tentative de réglementation.

Dispositions générales.

La définition de l'expression "loi nationale" employée dans le texte de loi uniforme est donnée à l'art. 10, lequel adopte le principe de la lex loci actus, qui prédomine dans la doctrine du droit international privé pour la détermination de la loi applicable en cas de différends découlant d'actes illicites. On a voulu exclure toute possibilité de renvoi à une autre loi, afin de déterminer de façon précise et définitive la loi applicable, en éliminant aussi tout motif de conflit.

Enfin, dans le but de contribuer au développement des rapports internationaux, aussi dans le cas où une unification totale des règles sur la responsabilité civile des automobilistes ne serait pas

considérée comme possible dans tel ou tel Etat, on a formulé une clause spéciale à insérer dans le projet de convention qui sera présenté aux Etats. Cette clause permet aux Etats mêmes d'adopter la loi uniforme avec des effets limités aux seuls rapports internationaux. Les Etats qui feraient recours à cette faculté conserveraient par conséquent la législation en vigueur pour les rapports de caractère interne, et, en outre, adopteraient un régime juridique spécial pour les rapports de caractère international. Le critérium pour qualifier un rapport comme international est établi en tenant compte du lieu d'immatriculation, ou de n'importe quel autre système analogue permettant d'établir l'appartenance du véhicule à un Etat déterminé, en rapport avec le lieu où se produit l'accident auquel le véhicule est mêlé.

La réalisation de ce programme d'unification plus limité aurait elle-aussi l'avantage d'assurer à l'automobiliste qui circule à l'étranger une uniformité de traitement juridique dans toutes les affaires judiciaires qui peuvent découler de dommages inhérents à la circulation. Cela contribuerait indubitablement à répandre le sentiment d'une sécurité et d'une confiance plus grandes dans le domaine du tourisme et dans les milieux intéressés aux transports en général, ce qui leur permettra un développement plus aisé et plus large.

==========