

U. D. P. 1940 – ÉTUDES: XVII.  
*Responsabilité et assurance automobilistes – Doc. 31.*

INSTITUT INTERNATIONAL  
POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVÉ

Unification internationale en matière  
de Responsabilité civile et d'Assurance  
obligatoire des automobilistes

AVANT-PROJETS ET RAPPORTS

ROME, 1940

U. D. P. 1940 - ÉTUDES: XVII.  
*Responsabilité et assurance automobilistes - Doc. 31.*

INSTITUT INTERNATIONAL  
POUR L'UNIFICATION DU DROIT PRIVÉ

Unification internationale en matière  
de Responsabilité civile et d'Assurance  
obligatoire des automobilistes

AVANT-PROJETS ET RAPPORTS

ROME, 1940

## I N D E X

INTRODUCTION . . . . .	Page	7
Avant-Projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes . . . . .	»	17
Avant-Projet de dispositions uniformes sur l'assurance obligatoire des automobilistes . . . . .	»	23
Rapport sur l'Avant-Projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes . . . . .	»	29
Rapport sur l'Avant-Projet de dispositions uniformes sur l'assurance obligatoire des automobilistes . . . . .	»	47

## INTRODUCTION

Le Conseil de Direction de l'Institut international pour l'Unification du Droit privé décida, en octobre 1934, de mettre à l'étude, en vue d'une unification législative internationale de la matière, la question de la responsabilité civile des automobilistes pour les dommages causés aux tiers par la circulation des véhicules automobiles.

L'Institut élaborera, par conséquent, un rapport préliminaire, qui examine et compare les principales législations en matière de responsabilité civile des automobilistes et met en lumière les tendances qui se manifestent aujourd'hui dans la doctrine et la jurisprudence, en vue de fournir les éléments d'appréciation sur la possibilité de mettre en œuvre un projet d'unification (1).

Ensuite l'Institut désigna un Comité d'experts (2), dont la tâche fut d'élaborer un Avant-Projet de loi uniforme en la matière.

---

(1) Responsabilité civile des automobilistes, S. d. N. - U. D. P. 1935. Études XVII. Doc. 1.

(2) *Président*: M. Mariano d'AMELIO, Président de l'Institut, Premier Président de la Cour de Cassation d'Italie;

*Membres*: M. Alfredo ASCOLI, Ancien doyen de la Faculté de Droit de 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 Allgemeine Versicherungsbank A. G. », Gotha (M. Jannott a participé à titre privé aux travaux du Comité d'experts).

Le Comité d'experts, au cours de ses travaux, s'est vu obligé de compléter, pour des raisons indiquées ailleurs (1), l'étude du problème de la responsabilité civile des automobilistes par l'étude du problème de l'assurance obligatoire, problème qui fut examiné par l'Institut dans un second rapport préliminaire (2).

Au cours des quatre sessions, qu'il a tenues de mai 1935 à mai 1937, le Comité établit deux Avant-Projets: le premier intitulé « Avant-projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des auto-

M. GUY F. JOHNSON, Président de l'« Accident Offices Association », Londres;

M. Louis JOSSEMAND, Conseiller à la Cour de Cassation, Paris; Doyen honoraire de la Faculté de droit de Lyon;

M. Hans ULLRICH, Directeur général de la « Gothaer Lebensversicherungsbank A. G. », Gotha (M. Ullrich a participé à titre privé aux travaux du Comité d'experts).

M. Alfred FARNER, Secrétaire général a. i. de l'Institut;

Rapporteur: M. Mario MATTEUCCI, de l'Institut.

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

M. Branko LUKAČ, Membre de la Section des Communications et du Transit de la S. d. N. (2<sup>ème</sup> session);

M. Heinrich ROTHMUND, Chef de la Division de Police au Département Fédéral de Justice et Police (1<sup>ère</sup>, 3<sup>ème</sup>, 4<sup>ème</sup> session);

M. Ivan SOUBBOTITCH, Délégué permanent du Royaume de Yougoslavie près la S. d. N. (3<sup>ème</sup> session).

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, Genève.

Représentants de la « Federazione italiana delle Imprese assicuratrici »:

M. Guido M. BALDI, Avocat, Milan;

M. Alberto REDENTI, Président de la « Federazione italiana Imprese assicuratrici », Rome.

(1) p. 12/13.

(2) Assurance obligatoire des automobilistes. S. d. N. - U. D. P. 1936. Études XVII. Doc. 8.

« mobilistes » et le second intitulé « Avant-projet de dispositions uniformes sur l'assurance obligatoire des automobilistes ».

De son côté l'Association internationale des Automobile-Clubs reconnus (Commission internationale de circulation et des douanes) qui, portée par des mêmes considérations comme le Conseil de Direction de l'Institut, avait procédé en 1934 à une enquête sur les législations et jurisprudences sur la responsabilité civile des automobilistes dans les différents pays, pour éviter que le même travail ne fût entrepris parallèlement par deux organisations différentes, décida, lors de sa réunion à Berlin le 12 mai 1935, de se dessaisir de la question et de remettre à l'Institut le soin de la traiter, tout en assurant par deux représentants son concours aux travaux du Comité d'experts constitué par l'Institut.

D'autre part, la Commission consultative et technique des communications et du transit de la Société des Nations, lors de sa huitième session tenue en juillet 1925, avait adopté une résolution chargeant le Comité permanent de la circulation routière de l'étude de certains problèmes, notamment ceux relatifs à l'unification des règlements de circulation, d'assurance obligatoire, des formalités administratives, etc. Or, étant donné, comme il a été dit, que la question de la responsabilité civile des automobilistes pour les dommages causés par la circulation automobile est intimement liée à celle de l'assurance obligatoire, les travaux du Comité d'experts de l'Institut touchaient, dès leur commencement, de près des questions qui relevaient aussi du mandat du Comité permanent de la circulation routière. En vue de coordonner les efforts des deux organismes, l'Organisation des communications et du transit s'était faite représenter au Comité d'experts de l'Institut afin de maintenir la liaison nécessaire (1).

Après avoir pris connaissance, lors de sa vingtième session (août-septembre 1937) des deux Avant-Projets élaborés par le Comité

(1) Voir: Commission consultative et technique des Communications et du Transit, 19<sup>ème</sup> session (5-9 novembre 1935), C. 458. M. 240. 1935. VIII. pp. 15, 105 et suiv.

d'experts, la Commission consultative et technique des Communications et du Transit avait envisagé de créer un Comité d'experts spécial qui, avec le concours de représentants de l'Institut et éventuellement des organisations intéressées, devait étudier les deux Avant-projets (1). Par suite de plusieurs circonstances, ce Comité n'a pas pu être constitué. Par contre la Commission a soumis à l'Institut ses observations et suggestions (2).

La Commission consultative et technique avait aussi adressé, sur demande de l'Institut, un questionnaire aux Gouvernements des Pays qui ont introduit l'assurance obligatoire pour les prier d'indiquer l'augmentation du nombre des actions judiciaires intentées et des indemnités payées par les compagnies d'assurance par rapport à l'année qui précède l'adoption de l'assurance obligatoire (3). Les réponses reçues des Gouvernements à ce questionnaire ont été transmises par la Commission à l'Institut.

Entre temps les organisations internationales qualifiées se sont prononcées sur les deux Avant-Projets et ont présenté leurs observations.

L'Association internationale des Automobile-Clubs reconnus, après avoir procédé à une enquête auprès des différents Automobile-Clubs nationaux, soumit les Avant-Projets à l'examen de sa Commission juridique (4).

De même, le Comité de l'Assurance automobile de la Chambre de Commerce internationale s'est prononcé sur les Avant-Projets lors de sa réunion du 8 juin 1938 (5).

(1) Commission consultative et technique des Communications et du Transit, 20<sup>ème</sup> session (31 août - 4 septembre 1937), C. 380. M. 256. 1937. VIII. p. 26 et suiv.

(2) Commission des Communications et du Transit, Rapport au Conseil sur les travaux de la 22<sup>ème</sup> session (6-9 juin 1939), C. 196. M. 125. 1939. VIII. p. 7/8.

(3) Comité permanent de la circulation routière: Rapport sur la onzième session du Comité (5-8 juillet 1937), C. 322. M. 217. 1937. VIII. pp. 8 et 65/66. - Commission consultative et technique des Communications et du Transit, 20<sup>ème</sup> session (31 août - 4 septembre 1937), C. 380. M. 256. 1937. VIII. pp. 25/26 et 45.

(4) Rapport de la Commission juridique de l'A.I.A.C.R., Paris, 24 février 1938.

(5) Chambre de Commerce internationale. Section IV, Transports et Communications. Document N. 6619.

Enfin, le Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles, lors de son Assemblée plénière du 23 octobre 1937 à Paris, a examiné les deux Avant-Projets (1).

En tenant compte des réponses des Gouvernements précités, ainsi que des observations des organisations qualifiées susmentionnées, le Comité d'experts de l'Institut devra reprendre l'étude des deux Avant-Projets.

En vue de faciliter une réglementation uniforme future il a semblé utile de publier entre temps les deux Avant-Projets et les rapports (2) qui les accompagnent, afin que les différents Pays puissent les utiliser lors de leurs réformes législatives intérieures.

\* \* \*

Le Conseil de Direction de l'Institut, en prenant la décision 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, 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 des automobilistes, 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,

(1) Bureau permanent international des constructeurs d'automobiles, Paris. Résolution adoptée à l'Assemblée plénière du 23 octobre 1937. Garanties en faveur des tiers victimes d'accidents d'automobiles.

(2) Le rapport sur l'Avant-Projet de dispositions uniformes sur l'assurance obligatoire des automobilistes a été rédigé par M. Guido M. Baldi, membre du Comité d'experts.

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.

L'étude comparative accomplie par l'Institut montrait l'existence de divergences considérables entre les différents systèmes de droit positif, surtout dans la question fondamentale de la nature et des limites de la responsabilité. En effet, tandis que dans certaines législations (par exemple la *common law* anglaise) l'automobiliste est assujéti aux règles communes sur la responsabilité *ex culpa*, dans d'autres systèmes juridiques (par exemple, la loi suisse et la jurisprudence française), une responsabilité causale est mise à la charge de l'automobiliste, sauf preuve libératoire limitée. D'autres pays, comme l'Italie, par exemple, se rapprochent du système de la responsabilité causale en admettant le renversement de la preuve de la faute.

Comme le Comité d'experts l'a constaté, les conséquences de la responsabilité causale sont, toutefois, beaucoup moins éloignées qu'on ne le pense des conséquences de la responsabilité basée sur la faute, parce que, tenant compte des circonstances créées par la circulation moderne, la jurisprudence basée sur le principe de la responsabilité *ex culpa* est arrivée de plus en plus — en élargissant considérablement la notion sur la faute — à rapprocher les effets de ce système de ceux de la responsabilité causale.

En prenant en considération ces divers systèmes, le Comité a dégagé un système de règles juridiques qui, tout en se basant sur le principe de la responsabilité causale, contient des adoucissements considérables puisqu'il admet des causes libératoires et prévoit la possibilité de tenir compte du concours de faute du sinistré.

L'Avant-Projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes représenté, par rapport à certaines législations, une aggravation sensible de la responsabilité de l'automobiliste, et le Comité a retenu que cette aggravation devrait, en conséquence, trouver sa contrepartie par des garanties en faveur du tiers sinistré

par suite d'un accident d'automobile. En tenant compte des tendances législatives dans beaucoup de pays en faveur de l'assurance obligatoire des automobilistes, tendances qui ont amené l'introduction de ce système déjà dans plusieurs pays — récemment aussi en Allemagne et en Finlande — et en considérant que des progrès sensibles pourraient être réalisés par l'adoption de ce système, le Comité d'experts a décidé d'accepter le système de l'assurance obligatoire et de compléter donc l'Avant-Projet sur la responsabilité civile par des dispositions uniformes concernant l'assurance obligatoire des automobilistes.

Il est vrai que, même si désormais l'opinion publique est unanime sur la nécessité d'assurer une réparation adéquate aux victimes de la circulation toujours plus intense des automobiles, on discute encore vivement du moyen pratique de réaliser cette garantie. Ainsi il est hors de doute que l'assurance obligatoire est infiniment supérieure à l'encombrant régime de la caution, au moins au regard de l'assurance internationale, qu'elle est plus simple et plus économique que n'importe quel fonds de garantie, difficile à alimenter s'il ne concerne que les seuls touristes internationaux; mais, ainsi que l'ont montré les travaux du Comité, de fortes dissensions existent encore sur les avantages et les désavantages de l'obligation à l'assurance.

De toute façon, le fait d'avoir tiré du fonds commun du droit, dans ce domaine également, des principes directeurs répondant aux besoins de la conscience juridique d'aujourd'hui, qui ne peut ni ne doit renoncer à sauvegarder toujours plus efficacement la vie et l'intégrité des individus et la valeur des biens, constituera toujours, quelle que soit l'attitude des différents États, une préparation sérieuse pour atteindre le but final que l'Institut s'est proposé. Ce but est la transformation de l'assurance de la responsabilité civile des automobilistes, assurance du patrimoine du responsable, en assurance des droits du tiers sinistré, et l'unification, dans les limites les plus larges possibles, des principes et des garanties que la conscience juridique et sociale exige pour la réparation des dommages causés par la circulation.

C'est dans le but de faciliter la réalisation du rapprochement entre les différents systèmes de droit positif sur la base d'un système

intermédiaire que le Comité a retenu nécessaire de traiter 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.

Le Comité a envisagé les difficultés que l'adoption de l'assurance obligatoire pourrait rencontrer dans certains pays, surtout parce qu'elle constitue une aggravation des obligations économiques qui incombent déjà à l'automobiliste.

C'est en raison des obstacles éventuels que les deux projets d'unification en matière de responsabilité civile des automobilistes et d'assurance obligatoire des automobilistes pourraient rencontrer dans les différents pays, que les rédacteurs des Avant-Projets précités ont estimé devoir laisser à chaque pays la faculté d'en limiter l'application aux seuls rapports internationaux. La notion de « rapports internationaux » est définie par les Avant-Projets mêmes.

Il convient de souligner aussi que, tandis que le projet d'unification en matière de responsabilité civile a été qualifié de projet de loi, l'autre, par contre, a été intitulé projet de *dispositions uniformes*. La diversité de la terminologie est due au fait que le Comité a estimé que celles de ces propositions qui appartiennent au domaine purement juridique et qui concernent la réglementation de la responsabilité, ne peuvent être adoptées que sous la forme où elles ont été rédigées, alors que les autres, qui touchent les problèmes rentrant dans la sphère du droit public intérieur des différents États, peuvent nécessiter une autre élaboration de forme, même si le principe en est admis.

En conséquence, les deux projets sont distincts, tout en étant reliés entre eux, d'une part par leur aspect idéologique et juridique, et d'autre part par leur aspect économique; ainsi on laisse aux États la possibilité de les adopter même séparément. On a pensé, en effet, que le système de l'assurance obligatoire pourrait être jugé irréalisable ou inopportun pour des raisons d'ordre politique et écono-

mique, tout en estimant utile et possible un rapprochement entre les règles concernant la responsabilité civile; dans d'autres systèmes juridiques, par contre, sans pouvoir arriver à une unification des règles de droit en matière de responsabilité, on pourrait adopter le système de défense de la collectivité qui repose sur le caractère obligatoire de l'assurance.

L'indépendance quant à la forme et sous certains aspects même quant au fond, des deux projets et des deux solutions qui y sont prévues, aura pour conséquence que les travaux du Comité pourront aboutir à des résultats utiles pour le développement des rapports internationaux, tant dans l'un que dans l'autre des deux cas envisagés.

Le Secrétariat de l'Institut

AVANT-PROJET DE LOI UNIFORME  
SUR LA  
RESPONSABILITÉ CIVILE DES AUTOMOBILISTES

AVANT-PROJET DE LOI UNIFORME  
SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE DES AUTOMOBILISTES

Article 1.

La présente loi s'applique à tout véhicule actionné par une force mécanique, qui circule sur des voies ou terrains ouverts au public sans être lié à une voie ferrée.

Article 2.

1. Si, par le fait d'un véhicule en état de circulation, une personne est tuée, s'il est porté atteinte à son corps ou à sa santé, ou si un dommage est causé aux choses, aussi bien le détenteur que le conducteur sont civilement responsables; cette responsabilité est solidaire.

On entend par détenteur, aux termes de la présente loi, celui qui a le pouvoir d'utiliser le véhicule.

2. Le détenteur est libéré de la responsabilité s'il prouve que le dommage a été causé uniquement par la faute du lésé ou d'un tiers, ou par la force majeure.

3. Le conducteur est libéré dans les mêmes cas et, en outre, s'il prouve qu'il a pris toute précaution afin d'éviter l'accident.

4. Le propriétaire du véhicule est présumé en être détenteur, à moins qu'il ne prouve qu'il n'avait pas le pouvoir d'utiliser le véhicule au moment de l'accident.

5. Si, lors de l'accident, le véhicule circulait à l'insu ou contre la volonté du détenteur, celui-ci n'est pas responsable. Dans ce cas la responsabilité est à la charge de celui qui a utilisé le véhicule.

Toutefois, la responsabilité du détenteur subsiste s'il est démontré que l'usage du véhicule a été rendu possible par sa faute.

## Article 3.

Même s'il y a faute de la part du lésé, la responsabilité du détenteur et du conducteur subsiste si l'on prouve une faute à leur charge. En ce cas le juge fixera l'indemnité en tenant compte de toutes les circonstances.

## Article 4.

1. Lorsqu'un dommage est causé par plusieurs véhicules, les différents détenteurs et les différents conducteurs en répondent solidairement à l'égard du tiers.

2. La somme payée à titre d'indemnité sera répartie par véhicules proportionnellement à la gravité de la faute. Si celle-ci ne peut être établie, la répartition sera faite à égalité et par véhicule.

## Article 5.

La détermination du montant de l'indemnité pour le dommage est faite par le juge selon les principes de la loi nationale.

## Article 6.

1. L'action contre le détenteur ou le conducteur ne peut pas être poursuivie si le lésé ou ses héritiers ne dénoncent pas l'accident au responsable dans un délai de trois mois à compter du jour où la partie lésée a eu connaissance de l'accident ainsi que de l'identité de la personne qui en est responsable.

2. L'action se prescrit dans un délai d'une année à compter du jour de la dénonciation, et, en tout cas, par dix ans à partir du jour où l'accident s'est produit.

## Article 7.

1. Les actions en indemnité peuvent être intentées, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du lieu de l'accident, soit devant le tribunal du domicile du défendeur.

2. Les sentences rendues en application de la présente loi, en tant qu'elles sont irrévocables, auront force exécutoire dans tous les Pays qui auront adopté la loi uniforme.

## Article 8.

1. Au cas de collision entre plusieurs véhicules, la part de réparation incombant aux détenteurs et aux conducteurs est proportionnelle à la faute de chacun.

2. Si la faute ne peut être établie d'aucun côté, le juge répartira le dommage en tenant compte de toutes les circonstances.

## Article 9.

Les dispositions de la présente loi ne concernent pas la responsabilité pour le dommage causé par le véhicule aux personnes et aux choses qu'il transporte.

## Article 10.

Par « loi nationale » on entend la loi du lieu où l'accident s'est produit, à l'exclusion de tout renvoi à une autre loi.

CLAUSE À INSÉRER DANS LA CONVENTION GÉNÉRALE  
POUR L'ADOPTION DE LA LOI UNIFORME

1. Les Hautes Parties contractantes, en adhérant à la présente Convention, se réservent la faculté de limiter l'application de la loi uniforme aux seuls rapports ayant un caractère international.

2. Le caractère international du rapport résultera du fait qu'un véhicule immatriculé dans, ou appartenant à, un Pays autre que celui où l'accident s'est produit, est mêlé à l'accident.

AVANT-PROJET DE DISPOSITIONS UNIFORMES  
SUR L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES AUTO-  
MOBILISTES

AVANT-PROJET DE DISPOSITIONS UNIFORMES  
SUR L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES AUTOMOBILISTES

Article 1.

Les présentes dispositions uniformes s'appliquent à tout véhicule actionné par une force mécanique, qui circule sur des voies ou terrains ouverts au public sans être lié à une voie ferrée.

Article 2.

Le propriétaire, ou tout autre détenteur d'un véhicule doit contracter une assurance responsabilité civile couvrant les dommages causés aux tiers (dommages aux personnes et aux choses) par le fait du véhicule en état de circulation.

Article 3.

Les véhicules automobiles seront admis à la circulation seulement après que la personne visée à l'article 2 aura contracté une assurance conformément aux présentes dispositions uniformes.

Article 4.

1. L'assurance doit couvrir la responsabilité civile prévue par la loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes.
2. Toutefois elle ne doit pas couvrir la responsabilité civile pour les dommages découlant d'actes dolosifs de la part de l'assuré.

## Article 5.

1. Par le transfert de la propriété du véhicule automobile les droits et obligations qui découlent du contrat passent de plein droit au nouveau propriétaire. L'assureur et le nouveau propriétaire peuvent dénoncer l'assurance dans les quatorze jours à compter du moment où ils ont eu connaissance du transfert.

2. Toutefois si ces principes sont en contradiction avec la loi du pays où le véhicule est immatriculé, ou se trouve habituellement, le transfert de la propriété produit la cessation des effets de l'assurance. Le nouveau propriétaire doit prouver au moment de l'enregistrement du transfert qu'il a conclu un contrat d'assurance.

## Article 6.

1. L'assurance responsabilité civile contractée pour un véhicule automobile confère au lésé une action directe contre l'assureur dans les limites des sommes assurées par le contrat, sauf l'exception prévue à l'article 8.

2. L'action directe pourra être intentée, au choix du lésé, soit devant le tribunal du lieu où l'accident s'est produit, soit devant le tribunal du domicile de l'assureur. Toutefois, si le lésé agit contre l'assureur et contre le responsable, il doit les assigner en justice devant le même tribunal.

3. L'assureur a le droit de demander au responsable tous les renseignements et de l'assigner en justice dans le procès intenté par le lésé.

4. L'action du lésé, ou de l'assuré, contre l'assureur, se prescrit dans un délai d'une année à compter du jour où:

a) le lésé a eu connaissance du dommage subi et de la personne de l'assureur;

b) l'assuré a eu connaissance du dommage causé.

Dans tous les cas l'action du lésé ou de l'assuré contre l'assureur se prescrit par trois ans du jour où l'accident s'est produit.

## Article 7.

1. L'assureur ne peut opposer au lésé que:

a) les vices de consentement dans la formation du contrat d'assurance;

b) le fait qu'au moment de l'accident la police d'assurance ne couvrait pas le risque parce que: (1) l'usage du véhicule n'était pas celui pour lequel l'assurance avait été contractée; (2) le véhicule était conduit par une personne qui ne rentrait pas dans les catégories prévues par la police d'assurance;

c) le défaut de paiement de la prime. L'assurance reste, toutefois, en vigueur pendant quatorze jours à partir de la date où la prime devait être payée.

2. En tout cas l'assureur ne peut pas opposer au lésé une exception ayant rapport à un fait postérieur à l'accident.

3. En revanche, l'assureur a un droit de recours contre l'assuré, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après le contrat ou la loi sur le contrat d'assurance.

## Article 8.

1. Les États peuvent accorder, au lieu de l'action directe, un privilège légal de premier rang en faveur du lésé sur l'indemnité due par l'assureur, en organisant ledit privilège de telle façon que le paiement de l'indemnité ne sera point libératoire, si elle n'est pas touchée par le lésé, sauf consentement de ce dernier.

2. L'action garantie par ce privilège peut être exercée, au choix du lésé, soit devant le tribunal du lieu où l'accident s'est produit, soit devant le tribunal du domicile du responsable.

3. Dans les rapports internationaux on appliquera la loi du lieu du tribunal saisi.

4. Les dispositions de l'article 6, relatives à la prescription, et celles de l'article 7 ci-dessus, seront applicables.

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

## I.

1. Les Hautes Parties contractantes, en ratifiant la présente Convention, ou en y adhérant, se réservent la faculté de limiter l'application des dispositions uniformes aux seuls rapports ayant un caractère international.

2. Le caractère international du rapport sera déterminé en tenant compte du lieu d'immatriculation du véhicule: à savoir, l'assurance obligatoire sera à la charge des véhicules qui, immatriculés dans un Pays, se rendent dans un autre Pays.

## II.

1. Les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté, dans le cas d'adoption des dispositions uniformes, de limiter l'étendue de l'assurance quant aux sommes à payer à titre d'indemnité.

2. Toutefois Elles s'engagent, dans les rapports internationaux, à imposer la couverture des véhicules qui, immatriculés dans un Pays, se rendent dans un autre Pays, par une police d'assurance responsabilité civile prévoyant un minimum de:

a) en cas de dommages causés aux personnes: 10.000 francs-or par sinistré;

b) en cas de dommages aux choses: 5.000 francs-or par sinistre.

## III.

Les Hautes Parties contractantes se réservent la faculté d'établir des exemptions de l'obligation de l'assurance relativement aux véhicules automobiles appartenant aux Autorités publiques.

RAPPORT SUR L'AVANT-PROJET DE LOI UNIFORME SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE DES AUTOMOBILISTES

RAPPORT SUR L'AVANT-PROJET DE LOI UNIFORME  
SUR LA RESPONSABILITÉ CIVILE DES AUTOMOBILISTES

L'Avant-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 réserve aux Pays contractants la faculté de limiter l'application de cette loi aux seuls rapports internationaux.

DOMAINE D'APPLICATION DE LA LOI

*Article 1.*

L'article 1 délimite la sphère d'application de la loi uniforme, en se rapportant 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 aux seconds, 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 différents États.

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 œuvre, 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'article 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 du fait que l'emploi des mots «voies ou terrains publics», propres à certaines législations, pouvait 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 (tracteurs agricoles, rouleaux compresseurs), 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.

## SUJETS, NATURE ET LIMITES DE LA RESPONSABILITÉ

### Article 2.

L'article 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'article 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 dommages, 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 Comité 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 inhé-

rente 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 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 et avec réserve 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, de cas en cas, 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 adoptée par 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'imposait également, pour des raisons de droit et d'équité, dans le 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 pendant la période où le véhicule a été confié pour des réparations à un mécanicien de profession. Cette idée a été sanctionnée de façon expresse dans la loi tchécoslovaque, et a été consacré 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 est celui de la loi italienne, consiste à établir une présomption de faute, à la charge du propriétaire, sauf preuve libératoire, qui 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 déten-

teur 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 États, 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 œuvre 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 respon-

sabilité 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 États 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 proposé de l'assurance obligatoire.

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

##### Articles 3-4.

L'article 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

##### Article 5.

L'article 5 renvoie à la loi nationale pour la détermination des critères 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 critères 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 donné les grandes différences de conditions économiques entre les États. 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 répara-

bles, 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. On, 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

##### Article 6.

L'article 6 contient deux règles de nature procédurale. La première est une véritable sanction de déchéance du 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 loi tchécoslovaque) 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

##### Article 7, alinéa 1.

Le principe adopté à l'article 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 pour établir tant la compétence territoriale interne de chaque État, que la compétence internationale entre les tribunaux des différents États; bien entendu lorsque la loi uniforme est adoptée comme loi applicable également aux rapports intérieurs. En revanche, dans les cas où les États, 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

##### Article 7, alinéa 2.

L'alinéa 2 de l'article 7 contient une innovation importante: on en vient à y reconnaître au jugement rendu dans un des États qui ont adopté la loi uniforme, et par application de cette dernière, force exécutoire dans tous les autres États où cette 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 la réparation du 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 réali-

sée 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'État d'exécution.

#### COLLISION ENTRE VÉHICULES AUTOMOBILES

##### Article 8.

L'article 8 applique au cas de collision entre plusieurs véhicules automobiles le même critérium de répartition de l'indemnité déjà adopté par l'article 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, en 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, peut donc tenir compte de tous les éléments ci-dessus exposés et même de tous les autres qui pourront résulter des circonstances.

## PERSONNES TRANSPORTÉES

## Article 9.

L'article 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 en 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 États. Le Comité a toutefois exprimé le vœu que cette branche de la responsabilité civile des automobilistes puisse aussi être plus tard l'objet d'une réglementation uniforme.

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

## Article 10 et Clause conventionnelle

La définition de l'expression « loi nationale », employée dans le texte de la loi uniforme, est donnée à l'article 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 État, on a formulé une clause spéciale à insérer dans le projet de convention qui sera présenté aux États. Cette clause permet aux États d'adopter la loi uniforme avec des effets limités aux seuls rapports interna-

tionaux. Les États 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 État 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 permettrait un développement plus aisé et plus large de la circulation internationale des automobiles.

RAPPORT SUR L'AVANT-PROJET DE DISPOSI-  
TIONS UNIFORMES SUR L'ASSURANCE OBLIGA-  
TOIRE DES AUTOMOBILISTES

RAPPORT SUR L'AVANT-PROJET DE DISPOSITIONS  
UNIFORMES SUR L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES  
AUTOMOBILISTES

L'Avant-Projet se compose de huit articles; il est complété par trois clauses (Dispositions générales), à insérer dans le Protocole pour l'adoption des Dispositions uniformes. Ces clauses ont pour objet:

A) de réserver aux Pays contractants la faculté de limiter l'application des dispositions uniformes aux seuls rapports ayant un caractère international;

B) de réserver aux Pays contractants la faculté de limiter l'étendue de l'assurance quant aux sommes à payer à titre d'indemnité, tout en demeurant obligés à imposer des minima à assurer pour les rapports internationaux;

C) de réserver aux Pays contractants la faculté d'exonération de l'assurance obligatoire pour les véhicules appartenant à des autorités publiques.

DOMAINE D'APPLICATION DE LA LOI

*Article 1.*

Étant donné le lien qui unit le projet de loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes au présent projet de dispositions uniformes sur l'assurance obligatoire, l'article 1 des dispositions reproduit intégralement l'article 1 du projet de loi sur la responsabilité civile. Les deux projets partent du même point de

vue fondamentale, si bien que s'ils étaient adoptés ensemble les questions de la responsabilité et de la garantie seraient ainsi résolues. D'autre part, l'adoption de l'un indépendamment de l'autre n'aurait pour conséquence aucune difficulté, du fait de leur autonomie voulue.

L'article 1 dispose que la loi s'applique à tout véhicule actionné par une force mécanique, qui circule sur des voies ou terrains ouverts au public, sans être lié à une voie ferrée.

#### SUJETS DE L'ASSURANCE

##### Article 2.

L'article 2 dispose que le propriétaire, ou tout autre détenteur, doit conclure un contrat d'assurance de responsabilité civile pour la couverture des dommages qui peuvent être causés aux tiers, dommages aux personnes et aux choses, par le fait d'un véhicule automobile en état de circulation.

Cet article, fondamental pour la construction et l'intelligence des dispositions en question, a pour but : 1) d'établir l'obligation d'assurer; 2) d'identifier (en liaison avec l'article 2 du projet de loi uniforme sur la responsabilité civile) le sujet passif de cette obligation d'assurer (propriétaire ou détenteur du véhicule), et 3) de déterminer les sujets actifs (tiers), en spécifiant également que l'obligation d'assurer embrasse tant les dommages aux personnes que les dommages aux choses. L'obligation d'indemniser, qui découle comme une conséquence de la responsabilité établie par l'article 2, alinéa 1 de la loi uniforme, devient ici une obligation d'assurer, mais cette obligation, tout en conservant une ampleur identique, passe du domaine du droit privé dans celui du droit public. Le Comité est arrivé à cette conversion de l'obligation d'indemniser en obligation d'assurer (c'est-à-dire de constituer à l'avance une garantie déterminée de l'indemnité) en considération également de la lente, mais désormais mûre évolution de la pratique et de la théorie de l'assurance de la responsabilité civile. Cette assurance, qui à l'origine avait pour but de protéger le patrimoine du responsable, est devenue maintenant un

instrument précieux pour l'indemnisation complète de la victime, même lorsqu'elle revêt les formes facultatives les plus typiques. Le commandement juridique, c'est-à-dire l'obligation d'assurer, touche le propriétaire ou n'importe quel autre détenteur du véhicule.

Cette détermination du sujet passif de l'assurance a été atteinte après un examen attentif et minutieux du problème, parce que le Comité a voulu empêcher que des doutes ou des controverses surgissent à ce propos; c'est pourquoi il a dû tenir compte de la diversité des législations nationales et arriver, au delà de ces diversités, à une formule de synthèse. Il ne semble pas que des doutes puissent s'élever sur la qualité de propriétaire; quant à celle de détenteur, elle a été élucidée et définie à l'article 2, alinéa 1 du projet de loi uniforme sur la responsabilité civile.

Dans le cas où le projet de loi uniforme ne serait pas adopté, cette définition pourrait être utilement incorporée dans l'article que nous étudions, en même temps que la règle (art. 2, al. 4 de la loi uniforme) statuant que le propriétaire du véhicule est présumé en être détenteur, à moins qu'il ne prouve qu'il n'avait pas le pouvoir d'utiliser le véhicule au moment de l'accident.

En vertu de la solution adoptée, les justes exigences des sinistrés reçoivent toute satisfaction, grâce à l'identification rapide et sûre du sujet passif de l'obligation d'assurer. Cette solution simplifie également le contrôle administratif de l'obligation en question; en effet, soit l'inscription de l'automobile dans les différents types de registres publics existant dans beaucoup de pays, soit le nom du titulaire du permis de circulation, soit, en dernière analyse, la preuve qui pourra être fournie par le propriétaire qu'il n'était plus en possession du véhicule, ou par le détenteur que le véhicule a circulé à son insu et contre sa volonté, élimineront toute incertitude concernant la personne à qui incombe l'obligation et, par là, toute tentative d'éluder la responsabilité dans le but de créer un expédient dilatoire. Ce système est complété et renforcé d'autre part par la disposition de l'article 3, que nous exposerons plus bas, et qui subordonne la délivrance du permis de circulation à la preuve préalable de la conclusion d'un contrat d'assurance en conformité des dispositions uniformes. Enfin, la combinaison du contenu des articles 2 et 3 permet d'éclairer tous ceux qui seront tenus à

observer ces règles, comme propriétaires ou comme détenteurs, sur la portée de l'obligation qu'ils doivent observer.

De même, la détermination du sujet actif a été faite après un ample examen de la question. En un premier moment, le Comité avait envisagé la possibilité de comprendre parmi les tiers les personnes transportées à bord des véhicules. Il a acquis la conviction, après un examen plus approfondi du problème, qu'il était opportun, pour ne pas dire nécessaire, de limiter l'application, soit de la loi uniforme sur la responsabilité civile, soit des dispositions uniformes, aux seuls « usagers de la route » (voir Rapport sur la loi uniforme, page 44).

Naturellement, dans le cas où le projet de loi uniforme sur la responsabilité civile ne serait pas adopté, la disposition de l'article 9 devrait être incorporée dans les dispositions que nous examinons, et le concept de tiers, exprimé dans l'article 2 de ces dispositions, devrait être élucidé de façon différente.

Les dommages, dont la réparation devra être garantie par l'assurance, sont ceux causés aux personnes et aux choses (voir art. 2, al. 1 de la loi uniforme).

Le Comité n'a pas manqué de se poser la question du dommage moral (*practium doloris*), mais il l'a implicitement résolue par l'article 5 de la loi uniforme, qui réserve à la loi nationale la détermination du montant de l'indemnité.

Le type de responsabilité que le Comité a choisi, a amené à adopter la formule « dommages causés . . . par le fait du véhicule en état de circulation ». Cette formule est identique à celle qui est employée dans l'article 2, alinéa 1 de la loi uniforme; elle n'a donc pas besoin d'être commentée ici.

L'article 2 ne parle pas, ce qui est logique, de sanctions pour l'inobservance de l'obligation d'assurer. La répression, tant pénale qu'administrative ou financière, est si fortement inhérente à la nature du droit positif des différents Pays, et elle ressort de façon si nette au droit public, qu'elle ne peut être l'objet d'un projet de réglementation internationale. D'autre part, puisque les dispositions uniformes tendent principalement à trouver leur réalisation dans les rapports internationaux, les nécessités de la sanction s'atténuent jusqu'à disparaître par le fait qu'aux frontières il sera toujours possible d'interdire l'entrée des automobiles qui ne prouvent pas

l'existence d'une assurance (Voir résolution du Comité d'experts du 25 novembre 1936, Doc. N. 18, annexe 2).

Enfin, le système choisi, qui subordonne la possibilité d'une circulation licite à la démonstration qu'une assurance a été conclue, est tel que, même indépendamment de la répression, il rend à peu près impossible de se soustraire à l'obligation légale.

### CONTRÔLE DE L'ASSURANCE

#### Article 3.

En fait, une fois que les dispositions uniformes auront été adoptées, l'assurance constituera un véritable *præius* par rapport à la circulation, parce que les véhicules automobiles ne seront admis à circuler qu'après « que la personne visée à l'article 2 aura contracté une assurance conformément aux présentes dispositions uniformes ».

La règle ci-dessus, incorporée dans l'article 3, a semblé nécessaire au Comité pour empêcher la circulation des véhicules automobiles sans la sauvegarde de l'assurance.

Il reste, il est vrai, le problème de l'échéance et de l'annulation des contrats d'assurance, mais c'est là un problème qui ne pouvait certes être réglé par les dispositions uniformes; il appartient, en effet, à ceux que seules les différentes lois nationales peuvent efficacement résoudre. D'autre part, pour compléter la disposition que nous examinons, le Comité s'est préoccupé de réglementer le régime du transfert de propriété et les exceptions opposables par l'assureur au sinistré; il a également statué un délai, à la fois de tolérance et de mise en demeure, pour le défaut de paiement de la prime. Il n'a semblé ni opportun ni possible d'instituer une réglementation plus détaillée, parce que la détermination de la durée du contrat d'assurance doit être laissée aux contractants, ou tout au plus à la loi nationale, à laquelle doivent également revenir le choix et la mise en oeuvre de n'importe quel système de contrôle propre à rendre effectif le fonctionnement de l'assurance obligatoire.

## EXTENSION ET LIMITES DE LA GARANTIE DE L'ASSURANCE

## Article 4.

Si l'on suppose l'adoption de la loi uniforme sur la responsabilité civile des automobilistes, il est logique que l'assurance doit couvrir, ainsi que le dispose l'article 4, tous les cas de responsabilité prévus par la loi ci-dessus. Cette dernière (art. 2 al. 2 et 3) dispose que le détenteur est libéré de la responsabilité, s'il prouve que le dommage a été causé par la faute du lésé ou d'un tiers ou uniquement par la force majeure, et que le conducteur est libéré dans les mêmes cas et, en outre, s'il prouve qu'il a pris toute précaution afin d'éviter l'accident.

L'article en question exclut que l'assurance puisse être tenue à réparer les dommages causés par une volonté dolosive de l'assuré.

Le domaine propre à l'assurance est celui du risque, et le risque peut légitimement absorber également les différents cas de faute (*culpa*) de l'assuré, mais jamais le dol, parce que alors la garantie ainsi donnée irait *contra bonos mores*.

Dans la formulation de cet article on a prévu le cas que la loi uniforme sur la responsabilité civile fût adoptée.

Naturellement, si la loi uniforme n'était pas adoptée, il suffirait d'employer pour la révision et l'autonomie de cet article l'expression « loi nationale ».

## TRANSFERT DE LA PROPRIÉTÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES

## Article 5.

La réglementation du transfert de la propriété des véhicules automobiles est, comme nous l'avons déjà signalé, un des aspects du plus vaste problème de l'exécution de l'obligation de l'assurance. Le Comité, après avoir établi le principe (voir art. 3) que l'assurance est la condition de la circulation, s'est trouvé en face de deux systèmes largement appliqués dans la pratique et d'ailleurs divergents, visant le transfert de propriété. Selon le premier la vente du véhicule produit *ipso iure* le passage à l'acheteur des obligations actives et passives provenant du contrat d'as-

surance. D'après le second, la vente résoud *sic et simpliciter* le contrat d'assurance au moment où a lieu le transfert de propriété. En face de la difficulté d'imposer à tel ou tel pays le renversement du système suivi jusqu'ici, le Comité a formulé le premier alinéa de l'article 5 que nous examinons. Ce dernier propose la solution la plus propre à garantir, dans tous les cas, la sauvegarde de l'assurance et il a tenu compte de la note fondamentale du rapport d'assurance, qui est d'être fondée sur la confiance. Il a tenu compte également des exigences variées et complexes d'ordre technique en accordant, tant à l'assureur qu'au nouveau propriétaire, la faculté de dénoncer le contrat dans le délai de 14 jours à partir du moment où le transfert a été notifié.

La disposition qui précède concerne seulement la faculté des parties de manifester leur volonté de résilier le contrat; les effets de cette dénonciation quant à la cessation du contrat demeurent réglés par les clauses de police ou par la loi. Le Comité a également formulé le second alinéa, qui prévoit que, dans le cas où les principes énoncés seraient en opposition avec la loi du pays où le véhicule est immatriculé ou se trouve habituellement, le transfert de propriété impliquerait la cessation des effets de l'assurance.

Dans ce cas, toutefois, le nouveau propriétaire devra prouver au moment de l'enregistrement du transfert qu'il a déjà conclu un contrat d'assurance pour le véhicule acquis. Le moment délicat de la soudure de la garantie de l'assurance, à cause du passage d'une main à l'autre du véhicule qui est l'objet de l'assurance de la responsabilité, est ainsi soumis à une série de règles pratiques, qui répondent aux exigences les plus variées et que l'on peut facilement harmoniser avec n'importe quel droit national. On ne peut donc plus laisser passer sous silence que, dans l'un et l'autre cas, la personne à assurer pourra choisir l'assureur qui lui inspirera la plus grande confiance et que, de son côté, l'assureur pourra apprécier, en toute connaissance de cause, le risque transféré avec tous ses caractères objectifs et subjectifs. La protection des droits des tiers, dans le sens indiqué à l'article 2, sera en conséquence la même, fort rigoureuse, qui a inspiré la règle de l'article 3, mais elle sera exercée avec une juste compréhension des besoins des automobilistes et des assureurs.

## ACTION DU SINISTRÉ ET DE L'ASSURÉ

## Article 6.

Le premier alinéa de l'article 6 statue que l'assurance responsabilité civile conclue pour un véhicule automobile confère au lésé une action directe contre l'assureur dans les limites des sommes assurées par le contrat.

Le principe de l'action directe, déjà admis par différents droits et soutenu par une doctrine qui semble vouloir se généraliser, est en quelque sorte un corollaire tant du principe d'une responsabilité plus grave que celle basée sur la faute, que du principe de l'assurance obligatoire; il a en lui-même une force intrinsèque si grande qu'il peut être mis en oeuvre même avec l'assurance facultative. Les exemples ne manquent pas. On peut citer en premier lieu la police italienne dite du R. A. C. I., qui a admis l'action directe non seulement en dehors de tout régime d'assurance obligatoire, mais en dehors même de toute disposition législative ou de toute pression indirecte de la jurisprudence.

D'autre part, ses avantages sur tout autre système de privilège légal de la victime sur l'indemnité due par l'assureur à l'assuré sont si incontestables (simplicité du procès, rapidité de la réparation, caractère moral de tout le rapport d'assurance, qui est ainsi soustrait à la possibilité de marchandages au détriment du sinistré), que dans le cas où il ne rencontrerait pas de grandes difficultés découlant de la structure particulière de tel ou tel droit national, le Comité n'aurait pas hésité à l'adopter purement et simplement, sauf les précautions nécessaires à la défense de l'assureur (art. 6, al. 3). Mais l'état actuel de la législation de quelques États n'admettrait que difficilement le principe de l'action directe, qui indubitablement renverse la conception traditionnelle de l'assurance de responsabilité; partant le Comité a été induit à formuler la disposition de l'article 8.

La garantie en faveur du sinistré étant établie (assurance) et la façon de la réaliser étant assurée, il restait à fixer d'une part quel est le for compétent pour connaître de l'action en indemnité et d'autre part quels sont les moyens de défense de l'assureur défendeur.

C'est ce à quoi répondent les alinéas 2 et 3 de l'article que nous examinons.

Le deuxième alinéa dispose que l'action directe pourra être intentée au choix du sinistré soit devant le Tribunal du lieu où l'accident s'est produit, soit devant celui du domicile de l'assureur. Il ajoute, toutefois, que « si le lésé agit contre l'assureur et contre le responsable, il doit les assigner en justice devant le même tribunal ».

La *ratio* de ces règles est évidente: le for de l'accident est celui devant lequel il sera possible de réunir le plus facilement, dans l'intérêt supérieur de la justice, les éléments probatoires nécessaires à la cause; et le for de l'assureur est le traditionnel *forum rei*, et il ne pouvait être inversé sans une limitation injustifiée des possibilités pratiques de défense de l'assureur. En conséquence (projet de loi uniforme, art. 7, al. 1), le Comité n'a pas pu faire sienne la proposition visant à accorder au sinistré la faculté de saisir le tribunal de son domicile; en effet, cette solution augmenterait fortement les frais de gestion de l'assurance, non sans influence sur le taux des primes, et certainement elle n'aurait pas favorisé cette unité fondamentale de l'orientation de la jurisprudence qui est désirable pour la certitude du droit. Enfin, il n'était pas opportun d'affaiblir non seulement la position de l'assureur, mais celle de l'assuré, qui peut être assigné par le sinistré aussi dans le système de l'action directe (il *doit* l'être dans le système du privilège légal), et qui peut être assigné par l'assureur dans la cause qui lui est intentée par le sinistré. En effet, dans le système de l'action directe que le Comité a envisagé en premier lieu, on ne pouvait pas refuser à l'assureur soit le droit d'exiger de l'assuré tous les renseignements utiles en l'espèce (étant donné aussi que l'assureur, même si l'assuré seul est assigné, a toujours le droit d'être mis à même de prendre la direction du procès), soit celui de l'assigner en justice dans le procès même intenté par le sinistré (alinéa 3).

L'assuré, même dans le système de l'action directe contre l'assureur, est toujours en puissance partie et non tiers; et c'est une partie qui non seulement est passible de l'action de recours qui peut revenir à l'assureur (voir art. 7, al. 3), mais qui doit subir tout le poids de l'action du sinistré, lorsque l'assureur a le droit d'être mis hors de cause en vertu des exceptions permises par l'article 7 (alinéa 1).

Le quatrième et dernier alinéa de l'article en question prévoit que l'action du lésé ou de l'assuré contre l'assureur se prescrit par un an à partir du jour où:

- a) le lésé a eu connaissance du dommage subi et de la personne de l'assureur;
- b) l'assuré a eu connaissance du dommage causé.

L'article ajoute que, en tout cas, l'action du lésé ou de l'assuré contre l'assureur se prescrit par trois ans du jour où l'accident s'est produit.

Afin de mieux comprendre ces dispositions, il est utile de rappeler la règle de l'article 6, alinéa 1 du projet de loi uniforme sur la responsabilité civile, d'après laquelle l'action contre le détenteur ou le conducteur ne peut pas être poursuivie si le lésé ou ses héritiers ne dénoncent pas l'accident au responsable dans un délai de trois mois à partir du jour où la partie lésée a eu connaissance de l'accident, ainsi que de l'identité de la personne qui en est responsable. Il s'agit, cela est clair, d'une véritable déchéance qui a été voulue de propos délibéré:

- a) pour donner au responsable la possibilité de constater et de contrôler l'existence, les causes, les modalités et les effets du sinistre en temps utile pour recueillir et apprécier les preuves matérielles et les témoignages et partant pour la possibilité d'une défense efficace;

- b) pour éviter les tentatives de spéculation, que l'expérience révèle fréquentes aussi et surtout dans le domaine de la responsabilité civile des automobilistes, et qui pourraient trouver une impulsion nouvelle tant dans le principe de la responsabilité objective que dans celui de l'assurance obligatoire. Le Comité a complété ces règles en prévoyant que la prescription par un an éteint l'action du lésé et de l'assuré contre l'assureur. Le moment d'où part ce délai de prescription est pour le lésé celui de la connaissance du dommage subi et de l'identification de l'assureur (ou du responsable) et pour l'assuré (ou pour le responsable) de la connaissance du dommage causé. Le jour de l'accident n'a pas été pris en considération, parce que cet accident peut avoir été mortel pour la victime ou d'une gravité telle à lui ôter la possibilité de comprendre et d'agir, ou même de nature telle qu'il ne révèle pas tout de suite ses effets nuisibles. De là la nécessité d'accorder un délai

suffisant pour la dénonciation de la part des ayants-cause, des membres de sa famille ou du lésé lui-même, qui a repris possession de ses facultés ou qui constate les conséquences nuisibles de l'accident.

D'autre part, toute action suppose la connaissance de la personne contre laquelle on doit agir, et il était nécessaire de tenir aussi compte de l'identification de l'assureur (ou du responsable). Cependant, une fois le dommage connu et notifié, la prescription ne pouvait *hinc inde* qu'être brève. La certitude des droits est une des exigences suprêmes de l'ordre juridique, et le patrimoine de l'assureur ou du responsable ne peut être laissé, dans l'intérêt général, sous la menace d'actions possibles au-delà du délai nécessaire pour la défense raisonnable des droits qui ont pu être lésés. Il peut, toutefois, arriver, particulièrement dans le domaine de la circulation internationale, dont la réglementation est le but principal du Comité, que l'on invoque des difficultés ou même l'impossibilité concernant soit l'identification de l'assureur (de la part du sinistré), soit la connaissance du dommage causé (de la part du responsable), et que partant le point de départ de la prescription soit arbitrairement déplacé par l'attitude des intéressés.

Il était donc nécessaire, et c'est ce que le Comité a fait, de statuer qu'en tout cas les actions contre l'assureur, intentées soit par le sinistré soit par l'assuré, se prescrivent par trois ans à partir de la date de l'accident.

Cette prescription par trois ans peut sembler en contradiction avec la prescription par dix ans établie par la dernière partie du deuxième alinéa de l'article 6 du projet de loi uniforme, soit que l'on adopte la loi uniforme sur la responsabilité civile, soit que l'on adopte les dispositions uniformes sur l'assurance obligatoire des automobilistes, même limitativement aux seuls rapports internationaux. Toutefois, cette contradiction est seulement apparente, parce que la loi uniforme vise et règle la seule action contre le responsable, tandis que les dispositions uniformes visent les seules actions contre l'assureur, c'est-à-dire contre celui qui, loin de porter un risque individuel, assume systématiquement une multitude de risques, qui doivent s'épuiser dans le plus bref délai possible pour un ensemble de raisons techniques et pour des considérations d'intérêt général.

## EXCEPTIONS OPPOSABLES PAR L'ASSUREUR AU LÉSÉ

## Article 7.

Selon le principe soutenu et proposé en premier lieu par le Comité, et qui est celui de l'action directe, le lésé a la faculté d'agir directement contre le débiteur de son débiteur, c'est-à-dire contre l'assureur.

La construction du système de l'action directe n'est pas facile, parce qu'il faut éviter le danger de la détacher du contrat d'assurance et de la présenter comme un droit autonome. D'autre part, le système de la rattacher, comme il semble nécessaire, au contrat d'assurance exige, pour qu'elle conserve son utilité spécifique, que l'on énonce et qu'on limite aux besoins indispensables de la technique de l'assurance les exceptions que l'assureur peut opposer au lésé dans le but de se soustraire aux conséquences du jugement intenté par lui. Le Comité estime avoir résolu ces difficultés de façon satisfaisante, soit en accordant dans tous les cas à l'assureur d'assigner en justice l'assuré dans le procès qui lui est intenté par le sinistré (art. 6, al. 3), soit en énumérant impérativement les exceptions opposables par l'assureur au lésé, soit enfin en accordant à l'assureur un droit de recours contre l'assuré dans tous les cas où le contrat ou la loi sur le contrat d'assurance lui permettent, abstraction faite des exceptions susdites, de refuser ou de réduire ses prestations. L'article 7 contient ainsi un principe d'ordre général impératif et qui affirme que l'assureur ne peut en aucun cas opposer au lésé une exception quelconque découlant d'un fait postérieur à l'accident; ensuite, il énumère et spécifie les exceptions opposables au lésé et dérivant de faits ou d'omissions antérieures à l'accident.

La raison de la première disposition (art. 7, al. 2) est évidente; les obligations de l'assureur envers l'assuré au regard du lésé, et les droits du lésé contre l'assureur doivent être déterminés et appréciés au moment de l'accident qui, dans le système de l'action directe, est le seul qui ait de l'importance au point de vue juridique. Ce qui peut arriver après peut légitimement être considéré comme un motif de conflit entre le sujet passif de l'assurance et

l'assureur, mais sort complètement du rapport entre le sujet actif et l'assureur.

La *ratio* des autres règles (art. 7, al. 1) est également claire. Le lésé doit, pour intenter son action contre l'assureur, pouvoir la baser sur un contrat valable et sur la condition d'une couverture effective des risques dont la réalisation a causé l'évènement nuisible.

En conséquence, l'assureur doit pouvoir s'opposer à son assignation en justice en soulevant les exceptions suivantes:

- a) les vices de consentement qui peuvent entacher le contrat;
- b) l'inexistence de la couverture du risque au moment où l'accident s'est produit;
- c) le défaut de paiement de la prime.

Si l'action directe ne peut être considérée comme un droit autonome, mais doit être ramenée au contrat d'assurance, il est évident que sa condition nécessaire doit être celle de l'existence et de la validité du rapport d'assurance. Nonobstant une discussion approfondie, le Comité n'a cru devoir se préoccuper que des seuls vices de consentement, estimant qu'il n'y a pas lieu de mentionner les vices de forme, parce que, si le contrat a été librement conclu, le lésé doit toujours pouvoir l'invoquer. Le Comité ne s'est pas dissimulé la grave anomalie qui dérive du fait que l'on considère comme productif d'effets juridiques à l'endroit des tiers un contrat nul entre les contractants; il a cependant estimé que le lésé peut être considéré comme un tiers de bonne foi, et que d'autre part on peut appliquer la loi nationale sur le contrat d'assurance dans le cas où, par hypothèse, elle détermine par des dispositions impératives les conditions nécessaires pour l'existence et pour la validité du rapport d'assurance.

Ce contrat peut exister et être valable *in abstracto*, mais non couvrir de façon concrète le risque dont l'avènement a causé l'accident. De là la nécessité de permettre à l'assureur d'opposer les exceptions qui peuvent rentrer dans l'idée d'une aggravation essentielle du risque.

En un premier moment même le Comité avait pensé devoir formuler l'exception prévue à la lettre b) de l'article que nous examinons précisément dans les termes que nous venons d'employer

(« aggravation essentielle du risque »), mais ensuite il a préféré la locution qui figure dans le texte définitif.

En conséquence, c'est le responsable et non l'assureur qui devra indemniser les accidents qui se sont produits pendant un usage du véhicule automobile autre que celui qui est prévu par le contrat ou sous la conduite ou par le fait d'une personne ne rentrant pas dans les catégories prévues par le contrat. Les cas typiques d'aggravation essentielle du risque sont ainsi nettement déterminés, sans le danger que le caractère trop général d'une formule puisse permettre des interprétations extensives arbitraires.

Cette exception a été établie du reste non seulement en reconnaissance d'une exigence technique et juridique incontestable du rapport d'assurance (proportion *a priori* entre risque et prime), mais aussi dans l'intérêt général de la masse des automobilistes; en effet, chaque automobiliste doit supporter une partie des charges correspondant aux risques qu'il transfère à l'assureur, mais il ne peut être contraint à supporter l'aggravation, qui serait la conséquence inévitable d'une règle juridique qui obligerait l'assureur à répondre de risques non prévus ou exclus et, par conséquent, non couverts par une prime ou tout au moins par une prime adéquate. Il n'aurait ainsi qu'un simple recours, moyen lent et pas toujours certain.

La troisième exception que l'assureur peut opposer au lésé est celle du défaut de paiement de la prime. Il est vrai que dans quelques pays la grande majorité des contrats d'assurance en matière de responsabilité civile des automobilistes sont stipulés pour la durée d'une année et la prime est encaissée d'avance; mais il est également vrai que le renouvellement tacite n'est pas exclu et que dans beaucoup d'autres pays les contrats sont, en règle générale, conclus pour plusieurs années, avec des primes payables par acomptes. Cela posé, pour des raisons d'équité on ne pouvait pas exclure l'opposabilité de l'exception dont nous parlons, cela aussi parce que, dans la structure financière des entreprises d'assurance, le capital et les réserves ont une simple fonction de garantie, si bien que le fonds pour le paiement des sinistres provient du fonds des primes. En conséquence, il n'était pas possible de forcer l'assureur à payer des indemnités tout de suite et en argent comptant et à encaisser lentement, et souvent sous l'empire d'une liquidation de faillite, pour ne pas parler de l'impossibilité de certains recouvrements, des primes

qui servent précisément et principalement au paiement des dommages. Dans le régime de l'action directe, l'équité exige que la situation financière de l'assureur soit renforcée et non pas affaiblie et que ses frais de gestion ne soient pas alourdis dans une mesure telle à rendre inévitable leur répercussion sur les primes.

Ces considérations faites, il a semblé opportun au Comité d'établir un bref délai pour la mise en demeure de l'assuré, c'est-à-dire de disposer que l'assurance reste en vigueur, nonobstant le non-paiement de la prime, dans les 14 jours qui en suivent l'échéance. Le Comité s'est enfin posé le problème du contrôle du paiement de la prime au regard des véhicules automobiles qui entrent dans la circulation internationale. Partant du principe que ledit contrôle ne doit pas constituer un obstacle à la circulation des automobilistes, il a exprimé le vœu que les autorités de police de frontière s'assurent non seulement de l'existence d'une garantie d'assurance conformément à l'article 2, mais aussi de son efficacité, c'est-à-dire du paiement de la prime contractuelle. Il a de même estimé que cette question pourrait être utilement étudiée par les organisations techniques compétentes. Aucune autre exception découlant du contrat ou de la loi sur le contrat d'assurance ne pourra être opposée au lésé, mais elle devra, comme on l'a dit, justifier l'action de recours de l'assureur contre l'assuré. Les violations que ce dernier peut avoir commises trouveront ainsi une sanction adéquate dans la répétition totale ou partielle de ce que l'assureur a versé au lésé. Cette sanction remet en équilibre la position de l'assureur et empêche que la masse des assurés respectueux des conditions de la police, soit frappée par le fait de ceux qui n'ont pas observé le principe « *pacta conventa servabo* ».

En dernier lieu, le Comité n'a pas omis de prendre en examen les moyens possibles propres à protéger le lésé dans les différents cas où il peut se trouver en face du seul responsable pour le recouvrement de l'indemnité qui lui est due. Mais le Comité ayant étudié soit le système suisse (police fédérale), soit le système tchécoslovaque (fonds de garantie complétant le régime de l'assurance obligatoire, lequel du reste n'est pas suffisant pour garantir l'absolue certitude de la réparation aux victimes), n'a pas estimé pouvoir aboutir à des propositions concrètes parce que, pour ce qui a trait à la circulation internationale, ces systèmes complémentaires ont

paru impossibles ou très difficiles à réaliser, et pour ce qui a trait à la circulation intérieure, il s'est convaincu de l'opportunité de réserver à chaque État la solution du problème.

C'est pour le même motif que le Comité d'une part a estimé que le régime du monopole n'est pas le plus propre à la gestion du risque en question, et, d'autre part, a exclu de son examen toutes les questions inhérentes au contrôle des compagnies, aussi pour ce qui a trait aux polices, à leurs primes et à leurs réserves; et il a exprimé l'avis qu'il n'est même pas opportun d'obliger les entreprises d'assurances à couvrir tous les risques qui leur sont offerts, soit parce qu'il s'est montré convaincu de la souplesse et de la perfection de la technique de l'assurance, soit parce qu'il a envisagé l'utilité d'une élimination graduelle des automobilistes indésirables dans l'intérêt de la sûreté publique.

En revanche, il a exprimé le vœu que des mesures efficaces soient prises par chaque État afin d'éviter qu'un véhicule automobile immatriculé dans son territoire puisse se rendre à l'étranger sans être couvert par une police d'assurance adéquate. Il a souhaité également que les entreprises d'assurance puissent, pour ce qui concerne la circulation internationale, établir des polices uniformes, propres à constituer un véritable titre d'assurance d'une valeur reconnue partout.

#### PRIVILÈGE LÉGAL

##### Article 8.

L'article 8 dispose que les États peuvent accorder au sinistré, en lieu et place de l'action directe, un privilège légal de premier rang sur le montant de l'indemnité due par l'assureur, en donnant à ce privilège une structure telle que les présentes dispositions uniformes soient respectées (1).

Dans ce cas, on n'a pas pu arriver à l'uniformité; mais comme dans d'autres occasions le Comité, conscient de ce que sa tâche

(1) Une disposition qui se rapproche beaucoup du privilège légal a été adoptée par la récente loi allemande du 7 novembre 1939 sur l'assurance obligatoire des automobilistes, modifiant la loi sur le contrat d'assurance.

est de rédiger un projet et non de lier les États par une convention internationale, a préféré rester sur le terrain des réalisations possibles dans l'état actuel des différents droits nationaux; il a préféré cette solution plutôt que de céder au mirage d'institutions juridiques parfaites et harmonieuses, mais dont la seule portée est de devancer en théorie l'évolution nécessairement lente des principes et des systèmes juridiques.

Du reste la solution, inspirée par l'article 8 que nous examinons, représente aussi un perfectionnement réel du système des garanties en faveur du sinistré au regard de certains droits qui, comme le droit allemand, ne reconnaissent aujourd'hui qu'un privilège judiciaire.

Dans le cas où le privilège légal était adopté, l'action du lésé contre le responsable assistée par ledit privilège pourra être intentée, au choix du demandeur, soit devant le tribunal du lieu où l'accident est arrivé, soit devant le tribunal du domicile du responsable. Cette règle de compétence est la même de l'article 7, alinéa 1 de la loi uniforme.

L'alinéa 4 établit que les dispositions de l'article 6, relatives à la prescription, et celles de l'article 7 seront applicables. Le renvoi à l'article 6, alinéa 4 ne concerne que l'action de l'assuré contre l'assureur. En ce qui concerne l'action du lésé contre le responsable garantie par le privilège légal, la prescription reste réglée par l'article 6, alinéa 2 de la loi uniforme sur la responsabilité civile.

Quant au renvoi à l'article 7, concernant les exceptions qui peuvent libérer l'assureur, il doit être interprété dans le sens que seulement les exceptions y mentionnées peuvent être opposées par l'assureur à l'assuré.

Enfin, la question de savoir si l'action directe ou le privilège légal doivent être accordés sera décidée par le juge, d'après la loi du tribunal saisi. Cette loi devra également être appliquée dans tous les cas qui ne sont pas réglés par les dispositions uniformes si, d'après le caractère international du rapport, un conflit de lois pouvait surgir.

## DISPOSITIONS GÉNÉRALES

A. - *Faculté d'application de la loi uniforme aux seuls rapports ayant un caractère international*

En considération des objections de principe et d'espèce soulevées vis-à-vis de l'assurance obligatoire et aussi du but que l'Institut s'est principalement proposé, à savoir une réglementation uniforme de la circulation internationale, le Comité a formulé l'article 1 des dispositions générales. Il statue que les Hautes Parties contractantes, en ratifiant la convention ou en y adhérant par la suite, se réservent la faculté d'en limiter l'application aux seuls rapports ayant un caractère international. Ce caractère international sera déterminé en tenant compte du lieu d'immatriculation (ou de circulation habituelle) du véhicule; en conséquence, l'assurance obligatoire sera à la charge des véhicules qui, immatriculés dans un État, se rendent dans un autre État.

B. - *Faculté de limitation des indemnités par les lois nationales Minima à assurer pour les rapports internationaux*

Les diversités souvent profondes sur l'estimation économique de l'homme que l'on constate entre les différents Pays, par rapport aussi au revenu national et au niveau de vie moyen, ont conseillé au Comité de réserver aux Hautes Parties contractantes, dans le cas d'adoption intégrale des dispositions uniformes, la faculté de limiter l'extension de l'assurance pour ce qui a trait aux sommes à payer à titre d'indemnité. Il est par conséquent logique (loi uniforme, articles 5 et 10) que la loi nationale du lésé soit la base pour la détermination du montant de l'indemnité, et que la loi nationale de l'assuré (ou du responsable) modère, selon les conditions de chaque Pays, le minimum ou le maximum des capitaux qui constituent la garantie de l'assurance. Ce système aura tout au plus pour conséquence de laisser découverte, dans un certain cas, une partie de la responsabilité de celui qui a causé l'accident, lorsque l'indemnité due à la victime excède les capitaux assurés. Mais, indépendamment du fait que ce découvert potentiel oblige l'automobiliste à

être plus prudent, on ne pouvait certes penser à niveler, par une mesure qui serait trop large ou trop étroite selon les cas, des régimes économiques dissemblables; on pouvait encore moins penser à imposer des coûts uniformes qui, modérés dans certains cas, dans d'autres se seraient révélés insupportables *a priori*. D'autre part, on ne doit pas dissimuler le fait que dans certains États on a constaté une tendance à tarifer la valeur et le rendement économiques de l'homme, c'est-à-dire à limiter le montant de l'indemnité dans des proportions données. C'est là une tendance que l'on justifie en disant que, dans la sphère d'un droit où les motifs sociaux s'accroissent toujours davantage, l'aggravation de la responsabilité du sujet passif de la norme juridique doit être tempérée par une modération des prétentions du sujet actif. En effet, la règle coercitive qui impose au premier la réparation d'un dommage, fût-il ou non *ex-culpa*, doit équilibrer la position des sujets du rapport juridique. C'est pourquoi elle impose au second de se contenter d'une indemnité forfaitaire en compensation de la certitude de la réparation. En revanche, le cas est différent lorsque les présentes dispositions sont appliquées aux seuls rapports internationaux. C'est dans cette hypothèse que le Comité avait tout d'abord examiné la possibilité d'imposer l'assurance dite illimitée pour les dommages aux personnes. Ensuite, considérant d'une part que les effets les plus bienfaisants de l'assurance obligatoire sont ceux qui vont au bénéfice des victimes les moins aisées, et par conséquent les moins aptes à supporter les conséquences nuisibles de l'accident, et que, à ce point de vue, il n'est pas nécessaire d'arriver à la garantie illimitée, et d'autre part que cette dernière n'entrerait en jeu que dans des cas exceptionnels, tout en impliquant une augmentation onéreuse des primes pour tous, on a établi d'envisager dans les rapports internationaux la fixation de minima en cas de dommages aux personnes de 10.000 frs. or par sinistré, et en cas de dommages aux choses de 5.000 frs. or par sinistre.

Le Comité a estimé opportun d'écarter soit le système du minimum unique, soit le système du double minimum, pour chaque personne et pour chaque catastrophe, et il a préféré un système basé sur la simple détermination d'un minimum individuel, dans une mesure réduite, sans limite de personnes. En prenant cette décision le Comité est parti du principe qu'il vaut mieux allouer au lésé

*Assurance obligatoire*

une indemnité modeste mais sûre, plutôt que de contraindre les différents sinistrés à concourir dans la répartition d'une somme constituée par un minimum immuable.

C. - *Faculté d'exonération de l'obligation de l'assurance pour les véhicules appartenant à des autorités publiques*

Le Comité a étudié l'opportunité d'exclure de l'obligation de l'assurance les véhicules appartenant à des personnes déterminées, spécialement personnes juridiques et de droit public (maisons régnautes, représentants diplomatiques et consulaires, autorités publiques etc.), mais il a décidé de réserver aux États toute faculté d'exonération. Il a en effet tenu compte de ce que seuls les États peuvent, en toute connaissance de cause, énumérer les exceptions à l'assurance obligatoire en appréciant, dans le cadre des différents régimes administratifs, quelles sont les personnes juridiques de droit public qui offrent *a priori* des garanties de solvabilité suffisantes pour rendre l'assurance superflue, et qui ont un patrimoine d'une importance telle à faire préférer qu'elles courent elles-mêmes le risque, en se constituant leur propre assureur.