



Doc. 864

29 septembre 1958

Projet de Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Rapport¹

Commission des questions juridiques et des droits de l'homme

Rapporteur: M. Eduard WAHL, Allemagne

1. 1958 - 10e session - Deuxième partie



A. Projet d'avis

L'Assemblée,

Ayant été consultée par le Comité des Ministres sur le texte d'un projet de Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ([Document 835](#)), élaboré par un comité d'experts du Comité des Ministres suivant la Recommandation 100 (1956) de l'Assemblée ;

Constatant que les experts ont omis ou affaibli certaines dispositions figurant dans le projet de convention tel qu'il figure dans la Recommandation 100 (1956) ;

Constatant que le comité d'experts a jugé nécessaire d'élargir la liste de réserves dont les hautes parties contractantes pourraient faire usage ;

Exprimant le voeu que les gouvernements ne formuleront de telles réserves qu'en cas de nécessité absolue ;

Reconnaissant toutefois que les experts ont apporté plusieurs améliorations au projet de convention tel qu'il a été élaboré par l'Assemblée ;

Considérant que le projet de convention, dans sa forme actuelle, assure une compensation adéquate aux victimes des accidents causés par les véhicules à moteur et couvre les automobilistes contre la responsabilité à l'égard des tiers lésés par ces véhicules,

Recommande au Comité des Ministres de soumettre cette convention à la signature des gouvernements membres dans le plus bref délai possible.

B. Exposé des motifs

1.

Le projet de convention établi par les experts suit de près le texte préparé par la commission juridique et annexé à la Recommandation 100. Ce dernier texte est lui-même basé sur le traité relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, signé à Bruxelles le 7 janvier 1955 par les Gouvernements du Bénélux.

A l'instar dudit traité et du texte proposé par la commission juridique, le projet élaboré par les experts est divisé en deux parties. La première partie, qui est intitulée « Convention européenne », contient l'engagement d'introduire dans la législation nationale une loi réglant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile. Cette loi doit correspondre aux « dispositions annexées », qui constituent la deuxième partie. Toutefois, il n'est pas nécessaire de reproduire ces dispositions textuellement ; il suffit que leur substance soit incorporée dans la loi nationale. Les dispositions annexées représentent seulement des règles minimum qui peuvent être élargies afin d'augmenter la garantie au profit des personnes lésées.

La comparaison entre le projet de convention élaboré par les experts et celui préparé par la commission juridique aboutit au résultat suivant.

2. La convention

Préambule

Les quatre premiers alinéas sont identiques dans les deux projets. Le dernier alinéa a été comprimé par les experts qui n'en ont cependant pas modifié le fond.

Article 1er

La teneur des deux premiers paragraphes a été amendée afin de préciser qu'il n'est pas nécessaire d'introduire dans la loi nationale le texte des dispositions annexées, mais seulement leur contenu. Le sens de cet article est resté le même.

Les experts ont ajouté un troisième paragraphe pour assurer l'échange des textes législatifs et réglementaires en cette matière.

Article 2

Le comité des experts n'a repris que la faculté de faire les dérogations prévues aux points 2 et 4 ainsi qu'une partie de celles visées au point 3 de l'article 2 du projet annexé à la Recommandation 100.

Article 3

Cet article est nouveau. Il permet aux gouvernements de formuler, lors de la signature ou de la ratification, certaines réserves indiquées dans l'annexe II à la convention. La réserve n° 1 correspond partiellement à la dérogation prévue au point 2 de l'ancien article 2 ; la réserve n° 2 reprend la dérogation visée au point 1 de l'ancien article 2, mais ne va pas aussi loin que celle-ci ; les réserves n° 13 et 14 étaient contenues dans la dérogation envisagée au point 5 de l'ancien article 2, cependant celle-ci avait une portée beaucoup plus large. Les autres réserves ont été introduites par les experts. Quelques-unes d'entre elles, comme par exemple celles visées sous les numéros 3 et 7, semblent de prime abord justifiées, mais la plupart des réserves ont été admises pour tenir compte de dispositions particulières existant dans différentes législations et auxquelles certains États ne voudraient pas renoncer.

En effet, il ne faut pas se dissimuler qu'il serait extrêmement difficile de faire accepter la convention par les gouvernements si la possibilité de formuler de telles réserves ne leur était pas accordée. De plus, il y a lieu de noter que ces réserves n'affectent pas les principes fondamentaux de la convention.

Article 4

Le premier paragraphe de cet article correspond au second alinéa de l'article 2 du texte proposé par la Recommandation 100.

Le second paragraphe a été ajouté pour assurer l'échange des textes législatifs et réglementaires comme cela a été également prévu au paragraphe 3 du nouvel article 1er.

Article 5

Cet article est nouveau. Il a trait au cas visé au point 3 du premier paragraphe de l'article 4 des dispositions annexées tel qu'il figure dans l'annexe à la Recommandation 100. En effet, une convention ne pourrait que difficilement régler les relations entre les droits concurrents qu'une personne lésée pourrait posséder contre la compagnie d'assurance automobile et contre les institutions de sécurité sociale.

Article 6

Le premier paragraphe correspond à l'ancien article 3.

Le deuxième paragraphe a été ajouté par les experts.

Article 7

Cet article correspond au premier alinéa de l'ancien article 4. Il prévoit, entre autres, qu'une autorité ou un organisme étranger pourrait être assigné devant un juge du pays parcouru par une automobile appartenant à cet État étranger et ayant causé un dommage.

Le deuxième alinéa du texte de la commission juridique n'a pas été repris par les experts. L'article en question assure dans sa forme actuelle une garantie plus efficace au profit des personnes lésées que celle envisagée dans la version antérieure.

L'article 5 du texte proposé par la Recommandation 100 n'a pas été accepté par les experts qui le considèrent comme inutile, étant donné que la convention ne règle pas les rapports entre la personne lésée d'une part, et l'assuré ou l'auteur du dommage d'autre part, mais ceux entre la personne lésée et l'assureur. Or, conformément à l'article 2 des dispositions annexées, l'assureur ou le Bureau international de l'assurance doit être agréé ou reconnu par le gouvernement du pays parcouru par le véhicule. automobile. En fait, le gouvernement n'agréera ou ne reconnaîtra qu'une entreprise d'assurance qui pourra être assignée sur le territoire de ce gouvernement. La question de la reconnaissance et de l'exécution de décisions étrangères ne se posera donc probablement pas dans le cadre de cette convention.

Article 8

Cet article reprend le contenu essentiel de l'ancien article 6.

Article 9

Cet article a. trait à la constitution d'un Fonds de garantie. Il correspond à l'ancien article 7 et en renforce le contenu.

Article 10

Le premier paragraphe de cet article remplace l'ancien article 8, ainsi que l'alinéa 2 du premier paragraphe de l'article 2 des dispositions annexées, dans la forme proposée par la Recommandation 100. Le nouveau texte affaiblit considérablement la portée de l'ancien. Apparemment, il a été impossible de trouver une règle plus stricte qui serait acceptable pour tous les gouvernements.

Le second paragraphe a été introduit par les experts. Il souligne les engagements souscrits et prévoit un contrôle des activités des assureurs, du Fonds de garantie et du Bureau international d'assurance. Ces dispositions paraissent utiles.

L'article 8 bis du projet de convention annexé à la Recommandation 100 n'a pas été retenu par le comité d'experts. Celui-ci s'est prononcé en faveur de l'adoption de l'action directe de la personne lésée contre l'assureur, non seulement en ce qui concerne les dommages causés par les automobiles étrangères, mais aussi dans les autres cas. Le comité a donc pris à ce sujet une position plus ferme que celle de la commission juridique.

Article 11

Cet article est nouveau. Son deuxième paragraphe remplace l'article 12 des dispositions annexées proposées par la Recommandation 100.

Article 12

Cet article correspond au premier paragraphe de l'article 9 de l'ancien texte.

Article 13

Cet article remplace le second paragraphe de l'article 9 de l'ancien texte. Il prévoit que des nouvelles réserves ne peuvent être formulées qu'avec l'accord exprès et unanime des autres parties contractantes. Cette solution est plus stricte que celle préconisée par la Recommandation 100.

Article 14

Cet article correspond à l'article 10 de l'ancien texte.

L'article 11 figurant dans l'annexe à la Recommandation 100 n'a pas été retenu par les experts.

Articles 15 et 16

Ces articles correspondent aux anciens articles 12 et 11 bis respectivement.

3. Dispositions annexées

Article 1er

Cet article a subi de légères modifications en ce qui concerne les remorques (1er alinéa), la définition des personnes lésées (3e alinéa), et la définition du Bureau international d'assurance (4e alinéa).

Article 2

Le premier alinéa du paragraphe 1 est identique dans les deux projets.

Le second alinéa du paragraphe 1 de l'ancien projet n'a pas été retenu par les experts. Ceux-ci ont réglé cette question dans le cadre de l'article 10 de la convention. Il en découle que le 3e alinéa du paragraphe 1 de l'ancien texte est devenu le deuxième alinéa du nouveau texte.

Le paragraphe 2 du projet des experts correspond au paragraphe 2 de l'ancien projet.

Article 3

La première partie du paragraphe 1 du nouveau texte correspond à l'ancien texte. Toutefois, les experts n'ont pas exclu l'assurance obligatoire lorsqu'il a été possible au conducteur non autorisé de se rendre maître du véhicule par une faute du propriétaire ou du détenteur, ou lorsqu'il s'agit du chauffeur de la voiture.

Le second alinéa de l'ancien texte a été légèrement modifié.

Le troisième alinéa de l'ancien texte n'a pas été retenu étant donné qu'il contient une règle de droit international privé qui, de l'avis des experts, ne doit pas être incorporée dans ce texte.

Article 4

Le nouveau texte correspond à l'ancien à l'exception du point 3 du paragraphe 1, qui a été réglé par le nouvel article 5 de la convention.

Article 5

Le dernier membre de phrase de l'ancien texte a été légèrement remanié.

Article 6

Le texte proposé par les experts est presque identique à celui proposé par la Recommandation 100.

Par contre, l'article 7 de l'ancien projet n'a pas été repris par les experts qui ont estimé que la compétence des tribunaux devra être laissée à la législation nationale.

Article 7

Les paragraphes 1 et 2 de cet article reproduisent respectivement l'article 8 et l'alinéa 3 de l'article 9 du projet proposé par la Recommandation 100.

Les alinéas 1 et 2 de l'ancien article 9 n'ont pas été acceptés par les experts, étant donné que la règle contenue dans le 1^{er} alinéa figure déjà dans toutes les législations et que l'alinéa 2 a rencontré certaines objections.

Article 8

Le paragraphe 1 de cet article correspond au premier alinéa de l'article 10 de l'ancien texte. Toutefois, le délai de prescription a été réduit à deux ans.

Le deuxième alinéa de l'ancien article 10 n'a pas été retenu par les experts. Il s'agit d'un point de détail qui peut être réglé par chaque État.

Le paragraphe 2 du nouveau texte correspond donc au troisième alinéa de l'ancien. Cependant, les experts ont estimé qu'une réclamation ne devrait pas interrompre la prescription mais seulement la suspendre.

Article 9

Ce texte reprend en partie les articles 11 et 13 de l'ancien texte qui ont été fondus en une seule disposition. Le paragraphe 1 vise les contrats d'assurance qui sont encore en vigueur et qui permettent à l'assureur d'opposer à l'assuré certaines exceptions.

Le paragraphe 2 vise les contrats dont l'existence est contestée.

Le paragraphe 3 a été inséré par les experts pour éviter que l'assureur, auquel n'incombe aucune obligation contractuelle, soit tenu de verser une indemnité à la personne lésée lorsque celle-ci peut encore s'adresser à une autre assurance.

Le paragraphe 4 reprend sous une forme modifiée les dispositions de la deuxième phrase de l'article 11 tel qu'il figure dans l'annexe à la Recommandation 100.

Article 10

Cet article correspond à l'ancien article 14.

4. Conclusions

1. Il est vrai que la liste de réserves dont les parties contractantes pourraient faire usage a été sensiblement élargie par rapport au projet initial de l'Assemblée. Il faut toutefois reconnaître que l'Assemblée a établi le projet de convention contenu dans la Recommandation 100 sur la base d'un accord conclu en la matière par les États du Bénélux. Or, le système juridique de ces trois États est inspiré du droit du Code civil français. Il est évident que, si la convention envisagée devait s'appliquer également à d'autres États dont le système juridique n'est pas formé par le Code français, de plus grandes difficultés surgiraient, notamment en ce qui concerne une action directe de la personne lésée contre l'assureur. En effet, dans la plupart des États hors de la tradition française de droit, une telle action directe contre l'assureur n'est pas connue du tout ou seulement dans une certaine mesure. En Allemagne, par exemple, une « action directe » est reconnue à la personne lésée dans le cas de faillite de l'assureur.

2. L'ensemble de la matière est tellement complexe que même en droit français, où l'action directe a été développée par la juridiction, nombre de problèmes n'ont pas encore trouvé de solution. Ceci résulte du fait que cette action directe a été conçue indépendamment de l'action que l'assuré peut exercer contre son assureur sur la base du contrat d'assurance. C'est pourquoi il faut approuver la décision du comité d'experts de supprimer l'alinéa 2 de l'article 10 de notre projet pour ne pas ériger une barrière au développement futur du droit. En revanche, ce comité a accepté notre proposition relative à l'action directe du lésé, étant donné que, précisément dans le cadre d'une assurance obligatoire, l'intérêt de la personne lésée d'être indemnisée par l'assureur prévaut sur toute autre considération.

3. Il faut encore souligner la grande réserve marquée dans le projet de convention qui nous est soumis, réserve au sujet du problème de dommage moral. Vu les divergences de conception existant en cette matière, même entre les États continentaux, on ne peut que souscrire à la formule trouvée par le comité d'experts.
4. De l'avis de votre rapporteur, auquel la commission juridique s'est ralliée dans sa réunion du 15 septembre 1958, le projet de convention élaboré par les experts, bien que ne reprenant pas entièrement le projet contenu dans la Recommandation 100, est acceptable dans son ensemble. Il est donc proposé d'adopter le projet d'avis figurant en tête du rapport étant donné qu'il ne paraît pas utile de soulever des points de détail.

Annexe ANNEXE II

La liste des réserves a été examinée en connection avec l'article 3 du projet de convention.

Conformément au protocole de signature, les cycles pourvus d'un moteur auxiliaire et les trolleybus sont à considérer comme des véhicules automoteurs.

Le premier projet de recommandation tend à éviter l'exclusion des cycles pourvus d'un moteur auxiliaire de l'assurance obligatoire.

Le second projet de recommandation introduit un modèle pour l'attestation prévue à l'article 7 de la convention.