



Parliamentary Assembly
Assemblée parlementaire

<https://pace.coe.int>

COUNCIL OF EUROPE



CONSEIL DE L'EUROPE

Doc. 560

17 octobre 1956

Projet de convention européenne sur l'assurance automobile obligatoire

Rapport

Commission des questions juridiques et des droits de l'homme

Rapporteur: M. Hans von MERKATZ, Allemagne



A. Projet de recommandation

L'Assemblée

Considérant que, dans son message spécial du 20 mai 1954, le Comité des Ministres annonçait son intention d'étudier les possibilités d'unifier et d'harmoniser les législations des Etats membres et déclarait qu'il serait heureux de recevoir à cet égard les suggestions de l'Assemblée ([Doc. 238](#), paragraphe 87) ;

Considérant que l'Assemblée a déjà exprimé l'avis que la question de l'assurance obligatoire des automobiles se prête à une tentative visant à introduire des dispositions identiques dans les législations internes des États membres;

Ayant étudié les travaux préparatoires effectués dans ce domaine par l'Institut international de Rome pour l'Unification du Droit privé;

Vu 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 de la Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas;

Considérant qu'il est indispensable, à une époque où l'automobilisme est de plus en plus répandu, que, dans tous les pays, les victimes des accidents causés par les véhicules à moteur reçoivent une compensation adéquate et que les automobilistes soient couverts contre leur responsabilité à l'égard des tiers, découlant des accidents causés par la circulation de leurs véhicules sur les routes;

Rappelant sa Recommandation 59 (1954) et la Résolution (55) 8 du Comité des Ministres, suivant lesquelles il a été recommandé aux États membres où l'assurance automobile n'est pas obligatoire d'examiner la possibilité de la rendre telle;

Considérant que des projets ont été élaborés dans certains États membres où l'assurance obligatoire, quoique envisagée, n'est pas encore en vigueur, et qu'il est d'autant plus nécessaire et urgent d'entreprendre une action afin qu'un régime identique d'assurance obligatoire des automobiles soit établi dans ces pays,

Approuve le projet de convention européenne sur l'assurance obligatoire des automobiles, présenté dans le rapport de la commission des Questions juridiques et administratives¹, et basé sur le traité conclu le 7 janvier 1955 entre les pays du Bénélux;

Recommande au- Comité des Ministres :

1. qu'un comité d'experts gouvernementaux soit désigné en vue d'examiner le projet de convention européenne sur l'assurance obligatoire des automobiles approuvé par l'Assemblée, et que les gouvernements des États membres procèdent à bref délai à la signature de ladite convention;
2. que, compte tenu de la résolution adoptée par le Comité des Ministres lors de sa neuvième Session, en août 1951, au sujet de la signature d'accords partiels, ce comité d'experts soit constitué au moins par ceux des États qui n'ont pas encore adopté l'assurance obligatoire des automobiles et ceux qui sont disposés à harmoniser leur législation dans ce domaine;
3. qu'au cas où le comité d'experts jugerait nécessaire d'apporter à la convention adoptée par l'Assemblée d'importantes modifications, un échange de vues ait lieu entre la sous-commission compétente de la commission des Questions juridiques et administratives de l'Assemblée, d'une part, et le comité d'experts gouvernementaux ou un sous-comité en émanant, d'autre part;
4. que le texte définitif de la convention européenne proposée soit communiqué à l'Assemblée pour avis avant d'être définitivement approuvé par le Comité des Ministres.

1. Voir [Doc. 560](#).

B. Rapport

1. INTRODUCTION

1. Le Comité des Ministres avait annoncé, au paragraphe 87 de son message spécial du 20 mai 1954 (Doc. 238), son intention d'entreprendre l'étude des possibilités d'unifier ou d'harmoniser les législations nationales et avait demandé à l'Assemblée de lui faire des suggestions à ce sujet. En réponse à cette demande, l'Assemblée a déclaré, aux paragraphes 29-33 de son Avis n° 12, qu'il lui semblait difficile d'établir à cet égard un plan général et systématique mais que c'est en s'inspirant des besoins pratiques et en mettant à profit les progrès réalisés ailleurs que le Conseil serait le mieux à même d'aboutir à des résultats satisfaisants. Tenant compte de ces considérations, l'Assemblée a exprimé l'opinion que trois projets de lois uniformes, élaborés par l'Institut international de Rome pour l'Unification du Droit privé, présentent un intérêt suffisant pour rechercher s'il est possible d'unifier les législations des Membres du Conseil de l'Europe dans ces domaines. L'un de ces trois projets concerne l'assurance obligatoire des automobilistes. L'Assemblée a cru répondre au désir du Comité des Ministres en invitant sa commission des Questions juridiques et administratives à entreprendre l'étude de ces trois projets.

2. La commission a créé des sous-commissions pour chacun de ces sujets. La sous-commission n° 5 pour l'assurance obligatoire des automobilistes a tenu sa première séance le 15 avril 1955 à l'Institut de Rome en présence du Secrétaire Général de cet Institut, M. Matteucci, et du professeur Baldi, expert de l'Institut en cette matière. Elle a élu M. Azara comme Président et a désigné M. von Merkatz comme rapporteur.

3. Trois mois avant la réunion de cette sous-commission, les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg ont signé à Bruxelles, le 7 janvier 1955, un traité relatif à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (Doc. AS/JA V (6) 5) auquel sont annexées des dispositions communes réglant ce domaine. Ces dispositions sont fondées sur le projet élaboré par l'Institut de Rome (AS/JA V (6) 2). Le traité et son annexe ayant déjà été signés par trois gouvernements membres du Conseil de l'Europe et constituant un certain progrès par rapport au projet original, la sous-commission a décidé de les prendre pour base de ses travaux. Après une première lecture des dispositions communes annexées au traité, la sous-commission a chargé son rapporteur d'étudier le traité, d'examiner, eu égard aux vues exprimées au cours de la réunion, s'il y aurait éventuellement lieu d'y apporter des modifications en vue de le rendre acceptable pour d'autres pays membres et de préparer, à l'intention de la sous-commission, un rapport contenant toute autre proposition qu'il jugera utile.

4. Ce rapport (Doc. AS/JA V (7) 2) a été examiné par la sous-commission n° 5 lors d'une seconde réunion qui s'est tenue au siège de l'Institut international pour l'Unification du Droit privé à Rome les 26 et 27 mars 1956. MM. Matteucci et Baldi ont également assisté à cette réunion. La sous-commission a approuvé le rapport sous réserve de quelques modifications. Celui-ci a ensuite été soumis à la commission plénière qui l'a examiné en première lecture lors d'une réunion tenue à Paris les 27 et 28 septembre 1956, et en deuxième lecture lors d'une réunion à Strasbourg le 16 octobre 1956. La commission a apporté plusieurs modifications au rapport. Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

2. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

5. La circulation toujours plus intense des automobiles ayant entraîné une augmentation considérable des accidents, il paraît nécessaire de protéger les victimes de ces accidents et de leur assurer une réparation efficace en cas de dommages. Il s'agit là d'un problème social, dont l'importance ne peut être sous-estimée. Ce sont surtout les personnes économiquement faibles qui éprouvent souvent des difficultés à obtenir des indemnités justes et équitables. Ces difficultés sont quelquefois insurmontables si les dommages ont été causés par des automobilistes venus de l'étranger.

6. En outre, dans de très nombreux pays, le nombre des victimes de la route dépasse de beaucoup celui des victimes d'accidents du travail. Rien d'étonnant, dès lors, à ce que d'insistantes demandes de nature sociale tendant à rendre obligatoire l'assurance de la responsabilité civile des automobilistes s'élèvent de partout étant donné que les véhicules automoteurs à traction mécanique représentent sans doute de nos jours l'un des plus grands dangers pour la société. L'âge ou l'invalidité écartent du travail — et par conséquent, des risques du travail — tous ceux qui, pour les raisons les plus diverses, ne font plus partie de la génération dite active : mais très peu nombreux sont ceux qui peuvent pratiquement se soustraire aux risques de la route.

7. D'autre part, les automobilistes responsables des dommages doivent faire face à des obligations qui, dans certains cas, dépassent leurs ressources et qui peuvent les conduire à la ruine financière. De plus, les automobilistes ayant causé des dommages dans un pays étranger s'exposent parfois au risque d'y voir leur voiture et leurs effets faire l'objet d'une saisie conservatoire

8. Pour remédier à cet état de choses, il serait utile que tous les pays introduisent l'assurance obligatoire des automobilistes contre les risques d'accidents causés aux tiers. L'Assemblée, considérant que cette mesure contribuerait également à faciliter le tourisme automobile entre les pays européens, a recommandé au Comité des Ministres que les Etats membres dans lesquels cette assurance n'est actuellement pas obligatoire, envisagent la possibilité de la rendre telle [titre D (2) de la Recommandation 59 (1954)]. Le Comité des Ministres, au n° 8 de sa Résolution (55) 8, a repris ce voeu exprimé par l'Assemblée.

9. Selon les renseignements reçus, la situation actuelle dans différents pays membres du Conseil de l'Europe est la suivante :

Belgique

L'assurance est obligatoire pour plusieurs catégories de véhicules à moteur, nationaux et étrangers, comme les taxis, autobus, camions (dans la plupart des cas). Ce sont surtout les voitures particulières et les motos qui sont dispensés de l'assurance obligatoire. La question est à l'étude de rendre l'assurance obligatoire pour ces derniers véhicules.

Danemark

L'assurance est obligatoire pour tous les véhicules automoteurs tant nationaux qu'étrangers, y compris les personnes et les choses transportées contre paiement.

France

L'assurance est obligatoire pour les taxis, les véhicules appartenant à des transporteurs publics, les fonctionnaires de l'Etat utilisant leurs propres véhicules dans l'exercice de leurs fonctions. Elle est également obligatoire pour les compétitions automobiles. Un projet de loi tendant à rendre l'assurance obligatoire pour tous les véhicules automoteurs a récemment été déposé par le gouvernement sur le Bureau de l'Assemblée Nationale.

République Fédérale d'Allemagne

L'assurance est obligatoire pour les véhicules automoteurs immatriculés sur le territoire. Une loi a été adoptée dans la République Fédérale étendant ce principe aux automobiles immatriculées à l'étranger. Cette loi prévoit que les véhicules automoteurs qui n'ont pas leur stationnement habituel dans la République Fédérale d'Allemagne, ne seront admis à y circuler que s'ils sont couverts par une assurance couvrant les dommages causés aux personnes et aux biens. L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé dans la République Fédérale. Toutefois, elle peut être contractée auprès d'un autre assureur si un assureur ou une union d'assureurs agréée dans la République Fédérale assume directement les obligations de l'assureur auprès duquel l'assurance est contractée. Le conducteur du véhicule doit être en possession d'un certificat de l'assureur certifiant la conclusion d'une telle assurance. La dite loi entrera en vigueur le 1er janvier 1957.

Irlande

L'assurance est obligatoire pour tous les véhicules automoteurs nationaux et étrangers. Elle doit couvrir également les personnes transportées contre paiement par les autobus.

Italie

L'assurance n'est pas obligatoire. Toutefois, un projet de loi prévoit de la rendre obligatoire.

Luxembourg

L'assurance est obligatoire pour tous les véhicules automoteurs tant nationaux qu'étrangers, couvrant également les personnes transportées. On admet cependant un cautionnement égal au capital fixé pour l'assurance obligatoire

Norvège

L'assurance est obligatoire pour tous les véhicules automoteurs nationaux et étrangers; elle peut cependant être remplacée par un cautionnement ou par une déclaration de garantie

Sarre

L'assurance n'est obligatoire que pour les véhicules immatriculés sur le territoire.

Suède

L'assurance est obligatoire pour les véhicules automoteurs tant nationaux qu'étrangers en ce qui concerne les seuls dommages corporels, y compris toutefois les personnes transportées.

Royaume- Uni

L'assurance est obligatoire pour tous les véhicules automoteurs nationaux et étrangers en ce qui concerne les seuls dommages corporels, mais y compris les personnes transportées contre paiement. L'assurance peut être remplacée par un cautionnement ou par un acte de garantie.

10. Etant donné le développement de l'automobilisme et l'étroit voisinage des pays européens, l'assurance obligatoire dépasse le cadre des législations nationales. Pour éviter que cette matière soit régie dans les différents pays par des lois divergentes, il semble souhaitable d'introduire des règles communes à ce sujet dans les législations nationales. Cette procédure pourrait en même temps renforcer les liens entre les Membres du Conseil. L'exemple des pays du Bénélux démontre qu'une telle harmonisation est possible.

11. L'Institut international pour l'Unification du Droit privé s'est déjà penché, depuis 1934, sur ce problème. Le résultat des travaux de l'Institut a été examiné par un groupe de travail du sous-comité des Transports routiers de la Commission économique pour l'Europe qui n'a cependant pas poursuivi ces efforts. Par contre, le groupe de travail a recommandé la mise en service d'une carte d'assurance uniforme, appelée « carte verte ». D'après ce système un réseau de bureaux est établi dans les pays participants et les bureaux du pays visité assument, en ce qui concerne l'usage du véhicule décrit sur la « carte verte », les responsabilités d'assureur aux termes de la loi de ce pays sur l'assurance obligatoire. Ce système a été adopté par tous les Etats membres du Conseil de l'Europe, à l'exception de la Grèce, de l'Islande et de la Turquie. Dans sa Recommandation 59 (1954), l'Assemblée Consultative a invité ces pays à adhérer également au système de la « carte verte »; toutefois, le Comité des Ministres n'a pas repris dans sa Résolution (55) 8 cette partie de la recommandation de l'Assemblée.

12. Bien que l'introduction de la « carte verte » doive être considérée comme un avantage remarquable, il semble que ce système ne donne pas entière satisfaction dans certains pays, notamment en France, en Italie et dans la République Fédérale d'Allemagne. La raison pour laquelle le système de la « carte verte » ne fonctionne pas de façon satisfaisante dans ces pays réside dans le fait que la France et l'Italie n'ont pas encore accepté l'assurance obligatoire, et que la loi l'introduisant dans la République Fédérale pour les automobiles immatriculées à l'étranger n'est pas encore entrée en vigueur.

13. La carte verte permet aux automobilistes étrangers d'être convenablement assurés contre les risques de responsabilité civile à l'égard des tiers, lorsque ces automobilistes pénètrent dans un pays où l'assurance desdits risques est obligatoire. En pareil cas, quelles que soient les conditions générales ou particulières de la police d'assurance souscrite dans son pays d'origine par l'automobiliste étranger, la « carte verte » dont il est titulaire est censée couvrir exactement les garanties requises par la législation sur l'assurance obligatoire applicable dans le pays visité. D'autre part, le Bureau central du pays visité (dénommé « Bureau gestionnaire ») possède des pouvoirs étendus pour régler le sinistre; il est en effet habilité à procéder au règlement conformément aux exigences de la loi locale. Si, au contraire, on se place dans l'hypothèse où le pays visité n'a pas encore institué l'assurance obligatoire, la « carte verte » détenue par l'automobiliste étranger atteste seulement qu'un contrat d'assurance a été souscrit par cet automobiliste; la « carte verte » ne procure alors aucune garantie supplémentaire à celles prévues au contrat d'origine; or, ces dernières garanties peuvent être notoirement insuffisantes pour faire face à la réparation des dommages causés à des tiers dans le pays visité. D'autre part, en pareille hypothèse, le Bureau central du pays visité (dénommé alors « Bureau instructeur ») ne peut procéder au règlement du sinistre qu'après avoir pris l'accord du Bureau

émetteur de la « carte verte » sur les modalités d'instruction et de règlement du dossier. En bref, pour les pays n'ayant pas institué une obligation d'assurance contre les risques de responsabilité civile afférents à l'utilisation de véhicules automobiles, le système de la carte verte est susceptible de ne procurer qu'une garantie très insuffisante et de donner lieu à des difficultés dans la procédure de règlement des sinistres.

14. En outre, le système de la carte verte présente plusieurs autres inconvénients. En raison des différences existant actuellement entre les législations nationales, ni l'assureur, ni l'assuré ne savent d'avance exactement sur quoi porte l'assurance, puisque les conditions de la police ne sont plus déterminantes. On introduit ainsi un élément d'incertitude qui peut se refléter dans les conditions faites à l'assuré, à son détriment mais guère à son avantage. Le montant légal des dommages assurés est-il plus élevé dans un pays de validité de la carte que celui qui figure dans la police d'assurance, certains assureurs s'en prévalent pour demander une surprime, même si l'assuré ne se rend pas, en fait, dans ce pays.

15. Des difficultés peuvent surgir également quand la personne lésée demande indemnité à la personne responsable du sinistre. En règle générale, la personne lésée ne possède pas une action directe contre l'assureur. Elle ne peut donc pas assigner le bureau constitué pour l'émission de la carte verte. Son action doit être intentée contre le conducteur, le propriétaire ou le détenteur du véhicule ayant causé l'accident. La personne lésée a le choix d'intenter ce procès, soit devant le juge du domicile des personnes susmentionnées, soit devant le juge du lieu où s'est produit l'accident. Si elle choisit cette dernière juridiction, le jugement qu'elle obtiendra ne pourra être que très difficilement exécuté à l'étranger où le défendeur assuré a son domicile. La victime devra demander l'exequatur au juge du domicile de l'assuré. Le bureau qui a émis la carte verte, sauf appel en garantie, étant seulement tenu à protéger l'assuré contre une exécution forcée pourra refuser le paiement de l'indemnité aussi longtemps que la personne lésée n'a pas obtenu un titre exécutoire dans le pays du domicile de l'assuré. Celle-ci sera donc obligée, pour l'exécution du jugement du juge du lieu de l'accident, d'intenter un nouveau procès devant le juge étranger. Elle pourra encore assigner l'assuré directement devant ce juge. La sauvegarde de ses droits devant des tribunaux étrangers se heurtera à des difficultés considérables non seulement en raison des langues et des systèmes de droit différents, mais aussi en ce qui concerne l'établissement des preuves. Dans ces conditions, la personne lésée sera plus ou moins forcée d'accepter tout règlement que le bureau lui proposera, même si ce règlement lui semblait peu équitable.

16. Les Gouvernements des pays du Bénélux, tout en reconnaissant la valeur du système de la carte verte dont ils ont tenu compte au paragraphe 2 de l'article 2 des dispositions communes annexées au Traité du 7 janvier 1955, n'ont cependant pas cru pouvoir renoncer à la conclusion de ce traité. En effet, ils ont estimé que l'adoption du traité susmentionné constituerait un progrès certain par rapport aux législations existantes et que l'uniformité des règles de l'assurance obligatoire présenterait un intérêt réel pour les personnes qui se rendent d'un pays à un autre et y sont victimes d'accidents de circulation.

17. L'adoption d'une assurance obligatoire généralisée et s'inspirant de principes uniformes renforcerait d'une manière très sensible la protection des véhicules automoteurs circulant internationalement, et surtout la protection contre les véhicules automoteurs. Pour se rendre compte de l'importance que cette généralisation de la protection revêt pour tous les pays, il suffit de considérer que certains pays, parmi ceux où le courant du tourisme est le plus développé (par exemple la France, l'Italie) n'accordent pas de protection efficace sous forme d'assurance obligatoire aux victimes de la circulation. Il s'ensuit que les ressortissants du pays où l'assurance obligatoire est en vigueur se trouvent exposés, lorsqu'ils circulent sur le territoire d'un pays où il n'y a pas d'assurance obligatoire, au risque de ne pouvoir obtenir aucune indemnisation en cas d'insolvabilité de l'auteur du dommage. Tel est le cas des ressortissants du Royaume-Uni qui circulent en France et en Italie. Il semble évident qu'un pays ayant adopté le régime de l'assurance obligatoire comme mesure de protection des usagers de la route, y compris les étrangers, ait un intérêt à ce que cette même protection soit accordée par réciprocité à ses propres nationaux dans les autres pays.

18. Bien que l'unification ou l'harmonisation des règles concernant l'assurance obligatoire des automobiles soit à considérer comme un avantage remarquable par rapport à la situation actuelle, il ne faut pas se dissimuler que certains pays pourraient éprouver des difficultés à s'acheminer dans cette voie, soit parce qu'ils sont satisfaits de leurs lois nationales en vigueur, soit parce qu'ils n'acceptent pas le principe de l'assurance obligatoire. Dans ce cas, on pourrait envisager la conclusion d'un accord partiel entre ceux des Membres du Conseil qui seraient disposés à suivre l'exemple des pays du Bénélux.

19. Le traité du Bénélux ne vise pas à introduire dans les Etats contractants une législation uniforme, mais seulement certaines règles communes considérées comme insuffisantes. D'autre part, pour tous les véhicules venant de l'étranger, une assurance conforme à la législation du pays parcouru est exigée. Cette idée fondamentale est exprimée à deux reprises dans le texte (article 2 in fine du traité, paragraphes 1er et 2 de l'article 2 de l'annexe du traité). Les Etats contractants s'engagent à promulguer une loi d'assurance

obligatoire répondant aux dispositions annexées au traité (paragraphe 1er de l'article 1er du traité). Mais ils se réservent le droit d'édicter des dispositions plus sévères (paragraphe 2 de l'article 1er du traité). Si une législation plus sévère intervient dans l'un des États contractants, les automobilistes venant des autres États y seront soumis en vertu de la règle que leur assurance doit satisfaire à la loi du pays parcouru. D'autre part, les États contractants gardent la faculté de s'écarter de certains points des dispositions communes dans le sens d'une rigueur moindre (article 2 du traité), mais les lois et règlements dérogatoires promulgués par un État en vertu de cette faculté ne vaudront que pour le territoire de cet État. Dès lors, certaines réserves ont été admises, par exemple en ce qui concerne le montant du dommage couvert par l'assurance, les exceptions et d'autres questions semblables.

3. TEXTE DES ARTICLES DES DISPOSITIONS COMMUNES ANNEXÉES AU TRAITÉ DU BENELUX ET COMMENTAIRES

20. La commission des Questions juridiques et administratives tenant compte du fait que le Traité du Bénélux a déjà été signé par trois gouvernements membres du Conseil de l'Europe, s'est bornée à proposer, dans les observations ci-après, les modifications qui lui ont paru indispensables :

ARTICLE 1er

« On entend dans la présente loi :

Par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée; la remorque, attelée ou non au véhicule, est considérée comme en faisant partie ;

par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi;

par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit;

par assureur : l'entreprise d'assurance agréée par le gouvernement aux termes de l'article 2, paragraphe 1er, et, dans le cas du paragraphe 2, le bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger. »

Cet article contient les définitions.

- a. L'expression «véhicules qui peuvent être actionnés par une force mécanique » a un sens large. Elle tient compte de 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. Cette expression exclut seulement la force musculaire; d'autre part, elle comprend des engins qui peuvent être actionnés par un moteur ou par la force musculaire, tels que les vélos à moteur. Ceux-ci sont soumis à l'assurance obligatoire. Tout comme le projet de l'Institut de Rome et la plupart des lois nationales, le texte exclut les véhicules circulant sur les rails. A cette exception, tous les véhicules automoteurs sont soumis, en principe, à l'assurance obligatoire y compris ceux qui ne circulent qu'à une vitesse réduite. Seuls les véhicules qui ne sont pas destinés à circuler sur les voies publiques ou les terrains ouverts au public ne sont pas soumis à l'assurance obligatoire (voir ci-dessous article 2). Il y a lieu de noter ici que les lois de certains pays, par exemple la législation allemande, prévoient des exceptions à l'assurance obligatoire. Ces exceptions ont trait soit à la vitesse maximum du véhicule, soit au caractère de celui-ci, soit encore à ces deux critères combinés. De telles exceptions sont permises par les paragraphes 2 et 3 de l'article 2 du traité en ce qui concerne des véhicules ne présentant guère de danger ainsi que les véhicules appartenant aux autorités publiques ou à certaines personnes juridiques d'utilité publique. Il est stipulé à l'article 1er de l'annexe au traité que la remorque est considérée comme faisant partie intégrante du véhicule. S'il n'en était pas ainsi, il faudrait déterminer, lors de chaque accident, si le dommage a été causé par le fait du véhicule automoteur comme tel, ou par le fait de sa remorque. Le texte écarte cette complication. L'objet de l'assurance sera le véhicule tel qu'il est défini au texte, donc éventuellement avec sa remorque, et la responsabilité dérivant de l'usage de cette dernière sera comprise obligatoirement dans la garantie.
- b. La définition de l'assuré comprend toute personne dont la responsabilité est couverte à quelque titre que ce soit, comme propriétaire, comme détenteur ou comme conducteur.

- c. La notion de la personne lésée s'entend de toute personne qui a subi un dommage personnel ou matériel. D'après le paragraphe 2 de l'article 3 des dispositions communes, l'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens. Il résulte d'une comparaison de ces deux textes qu'une personne dont les biens ont été endommagés est à considérer comme une personne lésée. La définition de ce terme inclut non seulement la personne directement lésée par l'accident, mais toutes celles qui, en vertu de la loi applicable, peuvent invoquer un droit, soit de leur propre chef, soit du chef de la victime.
- d. La définition de l'assureur se référant à l'article 2 comprend deux cas :
 - 1. (i) une entreprise d'assurance n'est à considérer comme assureur que si elle a été agréée à cette fin par le gouvernement du pays où le véhicule est admis à la circulation. Cette définition implique non seulement le pays où le véhicule est immatriculé, mais aussi un autre pays cocontractant dans lequel il circule;
 - 2. (ii) le bureau institué pour l'émission de certificats internationaux d'assurance (« carte verte » voir paragraphe 11 ci-dessus) est également à considérer comme assureur s'il a été agréé par le gouvernement du pays parcouru par un véhicule venant de l'étranger.

Pour adapter le dernier alinéa de l'article 1er à l'usage des autres pays membres du Conseil, il y aurait lieu de remplacer dans ce texte le membre de phrase « en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) » par les mots « sur le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes »

ARTICLE 2

«Paragraphe 1er. Les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler sur la voie publique, sur les terrains ouverts au public et sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi.

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin par le gouvernement.

Paragraphe 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) sur le vu d'un certificat délivré par un bureau constitué pour l'émission de certificats internationaux d'assurance, à la condition que le bureau chargé du règlement des dommages causés en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) par ces véhicules assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de la réparation des dommages conformément aux dispositions de la présente loi et qu'il soit agréé à cette fin par le gouvernement. »

Le 1er alinéa du paragraphe 1er de cet article soumet à l'assurance les véhicules qui empruntent les voies publiques, ainsi que ceux qui ne circulent que sur des terrains ouverts au public ou même sur des terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter. Ainsi que le rapport accompagnant le projet de l'Institut de Rome l'a précisé, la protection du public doit s'étendre aux accidents survenus sur ces terrains, tels que par exemple les ports, les gares de marchandises, les cours intérieures des usines ou magasins et autres lieux où des personnes sont admises.

Selon le 2e alinéa du paragraphe 1er, l'obligation de s'assurer incombe uniquement au propriétaire du véhicule. Cette disposition s'écarte du projet de Rome, qui avait prévu que le propriétaire ou tout autre détenteur d'un véhicule devait contracter une assurance. La notion de détenteur (Halter), provenant des législations allemande et suisse, désigne celui qui a le pouvoir en fait et en droit de disposer du véhicule. Cette notion a paru trop peu précise aux auteurs du traité. Ils ont choisi un système plus complexe : l'obligation incombe au propriétaire, mais celui-ci s'en trouve exempté si une autre personne a contracté l'assurance. A leur avis, ce système ne présente pas d'inconvénients majeurs puisque l'assurance doit couvrir la responsabilité de tous (article 3), que la personne lésée a un droit propre contre l'assureur (article 6) et que celui-ci ne peut lui opposer aucune exception ni déchéance (article 11).

Toutefois, le système adopté ne donne pas entière satisfaction. Ce n'est pas toujours le propriétaire légal du véhicule qui dispose de l'automobile et peut la mettre en circulation. Par exemple, au cas où le vendeur d'une automobile maintient son droit de propriété sur la voiture vendue jusqu'au paiement intégral du prix, l'obligation de contracter l'assurance ne devrait pas lui être imposée. Il en est de même si le véhicule est loué ou prêté. Certes, dans un tel cas, le propriétaire peut demander à la personne à laquelle il a cédé la

disponibilité du véhicule de contracter une assurance. Mais si cette personne ne le fait pas, le propriétaire reste responsable et exposé à des poursuites répressives de droit pénal (article 8 n° 1 du traité). D'autre part, une assurance n'ayant pas été contractée, la personne lésée aurait des difficultés à obtenir une réparation.

Pour ces raisons, il semble justifié d'amender le second alinéa du 1er paragraphe comme suit :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule et à son défaut ci la personne qui en a régulièrement la jouissance ². »

Cette formule se rapprocherait non seulement du droit allemand, mais aussi du « droit anglais », qui considère comme responsable la personne ayant le contrôle du véhicule, c'est-à-dire celui qui en a la disponibilité et le pouvoir d'en diriger la conduite.

Le 3e alinéa prévoit que seule l'assurance contractée auprès d'un assureur agréé par le gouvernement du pays où le véhicule est admis à la circulation est conforme aux dispositions du 1er paragraphe.

La sanction pour défaut d'assurance est double. D'abord le véhicule automoteur ne sera pas admis à la circulation. De plus, le propriétaire du véhicule ou la personne à laquelle il a cédé légalement la possession du véhicule, d'une part, et le conducteur, d'autre part, s'exposent à des poursuites répressives (article 8 du traité). Ces deux infractions peuvent coexister. Cependant, le propriétaire ou la personne à laquelle il a cédé la disponibilité du véhicule ne restent pas tenus si une automobile non destinée à la circulation a été soustraite à leur insu. Dans ce cas, le défaut d'assurance ne leur serait pas imputable.

Le 2e paragraphe de l'article 2 a trait au système de la « carte verte » (voir n° 11 ci-dessus).

En principe, les véhicules ayant leur stationnement à l'étranger ne sont admis à circuler qu'aux mêmes conditions que ceux qui ont leur stationnement dans le pays. Ils doivent avoir fait l'objet d'une assurance contractée auprès d'un assureur agréé par le gouvernement du pays parcouru, aux conditions de la loi de ce pays. Cependant, ces véhicules seront admis à la circulation dans le pays parcouru sur le vu d'un certificat délivré par un bureau institué pour l'émission de certificats internationaux d'assurance, à la double condition que ce bureau assume lui-même la charge de la réparation, des dommages, conformément à la loi du pays parcouru, et qu'il soit agréé par le gouvernement de ce pays.

Il résulte de ce texte que la personne lésée sera garantie par une entreprise d'assurance établie dans le pays et agréée par le gouvernement ou, dans le cas exposé ci-dessus, par un bureau institué dans le pays et agréé, lui aussi, par le gouvernement.

Aux termes de l'article 6 du traité, les États contractants se concerteront pour prendre en commun toutes dispositions utiles en vue de l'assurance obligatoire et favoriseront notamment la constitution des bureaux pour la délivrance de certificats internationaux d'assurance.

Les mots « en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) » figurant dans le paragraphe 2 de l'article 2 devraient être également remplacés par les mots « sur le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes ».

ARTICLE 3

« L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol ou violence.

L'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg). Elle doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit par le véhicule ayant occasionné le dommage; les biens transportés par ce véhicule peuvent être exclus de l'assurance.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur, telle qu'elle résulte de la loi applicable. »

Cet article précise la portée de l'assurance.

2. L'amendement est indiqué en italique.

Conformément à l'alinéa 1er, le contrat d'assurance ne doit pas seulement couvrir la responsabilité du propriétaire, mais aussi celle de tout détenteur autre que le propriétaire (par exemple le locataire, l'emprunteur ou le dépositaire). Il doit couvrir enfin celle de tout conducteur quel qu'il soit. L'usage du véhicule par le conducteur abusant de sa fonction est compris dans l'assurance. Est seule exclue de l'assurance la responsabilité civile de celui qui se serait rendu maître du véhicule par vol ou violence. De l'avis de la commission, le terme «vol» devrait être entendu dans un sens large. Ce terme devrait comprendre non seulement le délit de vol tel qu'il est défini dans le droit commun, mais aussi le vol d'usage, c'est-à-dire le vol sans intention d'accaparer définitivement le véhicule (exemple : voiture volée pour faire une promenade). Pour cette raison, la commission propose d'insérer après le mot « vol », les mots « de propriété ou d'usage."

La question a été posée de savoir s'il fallait ajouter au vol et à la violence l'exception de la fraude. Cependant, un tel amendement diminuerait la protection accordée aux personnes lésées. De plus, l'existence d'une fraude étant parfois difficile à établir, cette modification du texte donnerait lieu à des controverses et à des procès devant les tribunaux. Pour ces raisons, le maintien du texte actuel a été préféré.

Aux termes du présent article, la garantie devra même couvrir le cas de l'assuré, puisque le texte ne porte aucune restriction quant à l'origine de la responsabilité de celui-ci. Mais il est entendu que, dans ce cas, la police pourra stipuler que l'assureur disposera d'un droit de recours contre l'assuré coupable (article 11). D'autre part, l'assuré, le conducteur et tous ceux dont la responsabilité civile est couverte par la police, leurs conjoints ainsi que leurs parents et alliés en ligne directe peuvent être exclus du bénéfice de l'assurance (article 4, paragraphe 1er). Cette clause tend à réduire la possibilité de vol de la part de l'assuré. Les biens transportés par le véhicule ayant occasionné le dommage peuvent également être exclus de l'assurance.

Tenant compte du fait que dans plusieurs pays, notamment au Royaume-Uni et en Suède, les dommages causés aux biens ne sont pas couverts par l'assurance obligatoire, on pourrait éventuellement envisager de prévoir dans le texte du traité la possibilité pour les États contractants de formuler une réserve à ce sujet.

Au second alinéa, il faudrait substituer les mots « sur le territoire des Hautes Parties Contractantes, parcouru par le ^véhicule assuré » aux mots « en Belgique, aux Pays-Bas, au Luxembourg ».

Le 3e alinéa spécifie que l'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur, « telle qu'elle résulte de la loi applicable ». Le risque de responsabilité civile diffère, de pays à pays, quant à son principe et quant à la réparation du dommage causé. Dès lors, l'assurance doit garantir les obligations de l'assuré aux termes de la loi applicable. Ce sera généralement la loi du lieu de l'accident; cependant, d'après les règles du droit international privé, la loi d'un autre pays pourrait être applicable dans certains cas. L'expression « loi applicable » ne paraît donc pas suffisamment claire. Pour éviter tout doute, la sous-commission a estimé utile de préciser dans cette disposition que la loi en vigueur au lieu de l'accident devrait être appliquée. En conséquence, il est proposé de remplacer les mots « loi applicable » par le membre de phrase « loi en vigueur au lieu de l'accident »

ARTICLE 4

« Paragraphe 1er. Peuvent être exclus du bénéfice de l'assurance :

- a. le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage, ainsi que le preneur d'assurance et tous ceux dont la responsabilité civile est couverte par la police;
- b. le conjoint des personnes visées au numéro précédent, ainsi que leurs parents et alliés en ligne directe, à la condition qu'ils habitent sous leur toit et soient entretenus de leurs deniers;
- c. les personnes bénéficiant de lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail, sauf dans la mesure où ces personnes conservent une action en responsabilité civile contre l'assuré.

Paragraphe 2. Peuvent être exclus de l'assurance les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés. »

A l'instar de certaines législations, le texte détermine limitativement les risques qui dans le contrat d'assurance peuvent être exclus de la garantie.

Le paragraphe 1er définit les personnes pouvant être exclues du bénéfice de l'assurance. Les deux premières dispositions de ce paragraphe dérivent du souci de prévenir la collusion entre la personne lésée et l'assuré; elles permettent à l'assureur, par une clause du contrat, de se prémunir contre la fraude qui consistera à faire passer pour des dommages causés par le véhicule des dommages ayant une autre origine.

L'alinéa 3 visant les personnes bénéficiant de lois spéciales sur la réparation des accidents du travail s'inspire d'une autre idée. Il ne faut pas que ces personnes profitent cumu-lativement des deux assurances : l'assurance sociale, d'une part, et l'assurance obligatoire, réglée dans le traité, d'autre part. Mais il est entendu que cette exclusion ne peut porter préjudice à l'assuré qui pourra invoquer la garantie du contrat dans la mesure où ces personnes conservent le droit d'agir contre lui en vertu des règles de la responsabilité civile, objet de l'assurance obligatoire.

Le paragraphe 2 prévoit la possibilité d'exclure de l'assurance les dommages occasionnés lors des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse.

Cependant, il est stipulé à l'article 3 du traité que l'organisation de ces courses et concours sera subordonnée à une autorisation administrative. Cette autorisation ne pourra être accordée que si une assurance spéciale répondant aux exigences du traité et de son annexe couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3 des dispositions communes.

L'article 3 du traité réintroduit donc l'assurance obligatoire pour les courses et concours, et la renforce même. Il ne semble donc pas nécessaire d'imposer au propriétaire du véhicule, ou à la personne qui en a régulièrement la jouissance, l'obligation de contracter une deuxième assurance couvrant les mêmes risques. Pour cette raison, le paragraphe 2 de l'article 4 pourra être maintenu. Cependant, la commission propose de remplacer dans la première ligne de ce paragraphe les mots « de l'assurance » par les mots « des polices ordinaires d'assurance » afin d'éviter toute confusion entre l'assurance spéciale prévue à l'article 3 du traité et l'assurance ordinaire visée à l'article 3 des dispositions communes.

ARTICLE 5

« Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré. »

Cet article présuppose le droit propre de la personne lésée contre l'assureur ainsi qu'il résulte de la disposition de l'article 6; il a trait à la « franchise ». En effet, certaines lois d'assurance obligatoire imposent aux contractants une clause portant que l'assuré devra contribuer personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage causé. D'autres lois n'apportent aucune restriction à l'assurance intégrale ou même prohibent les « franchises » en tout ou en partie. Le traité ne s'est pas rangé du côté des lois qui imposent une contribution personnelle à l'assuré. Il se borne à autoriser les intéressés à insérer une telle clause dans leur contrat. La « franchise » ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée; vis-à-vis de celle-ci, l'assureur est tenu pour toute la somme assurée, sans déduction. Cette disposition s'impose pour la sauvegarde des droits de la personne lésée.

Dans un souci de clarté, la commission propose de remplacer à la 4^e ligne de l'article 5 après les mots « au paiement de » la fin de la phrase par les mots « l'intégralité de l'indemnité due à la victime ». Il ne s'agit ici que d'un amendement rédactionnel.

Étant donné que les dispositions de l'article 5 sont basées sur le droit qui est conféré par l'article 6 à la personne lésée contre l'assureur, la question a été posée de savoir s'il ne serait pas opportun d'invertir l'ordre de ces articles. Cependant, la commission a préféré ne pas proposer un tel changement qui créerait une différence inutile entre le texte déjà adopté par les pays du Bénélux et le texte proposé pour les pays membres du Conseil de l'Europe.

ARTICLE 6

« L'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur.

S'il y a plusieurs lésés et si le total des indemnités dues excèdent la somme assurée, les droits des lésés contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant l'assureur qui a versé de bonne foi à un lésé une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres lésés que jusqu'à concurrence du restant de la somme assurée. »

Le 1^{er} alinéa de cet article établit le principe que l'assurance confère au lésé un droit propre contre l'assureur. Cette innovation, reprise du projet de l'Institut de Rome, renverse la conception traditionnelle de l'assurance de responsabilité. Elle correspond, au moins dans un certain degré, à un état de fait déjà existant. En cas d'accident, des négociations directes en ce qui concerne la réparation ont généralement lieu entre la personne lésée et l'assureur. L'assurance obligatoire de la responsabilité de l'automobiliste ne vise pas au

premier chef à la sauvegarde du patrimoine de l'assuré. Elle constitue avant tout une mesure de protection des droits des personnes lésées. Il y a lieu de noter que l'action directe du lésé contre l'assureur est déjà expressément accordée en Suède et en Suisse.

Certaines autres législations ont établi un privilège au profit des victimes des accidents en général. Ces dispositions apparaissent comme insuffisantes, tant au point de vue du fond du droit qu'au point de vue de la procédure. Le système adopté dans le traité présente des avantages sur tout autre système de privilège légal de la victime sur l'indemnité due par l'assureur à l'assuré. Il est plus simple et assure une réparation rapide. L'assureur devient le débiteur de la personne lésée. Un paiement fait par lui entre les mains de l'assuré ne saurait être libératoire à l'égard de la personne lésée, le paiement ne pouvant être fait valablement qu'au créancier.

Dans l'économie du traité, l'existence d'une action directe de la personne lésée contre l'assureur va de soi; il constitue le prolongement sur le terrain de la procédure du droit propre conféré au lésé

Toutefois, il ne faut pas perdre de vue que certains Etats pourraient hésiter à introduire dans leur législation une action directe de la personne lésée contre l'assureur. Une telle modification pourrait paraître révolutionnaire, notamment pour les pays qui n'ont pas encore adopté le principe de l'assurance obligatoire. Il serait donc prudent de prévoir la possibilité d'exclure la responsabilité directe de l'assureur envers la personne lésée en ce qui concerne les sinistres causés par des automobiles immatriculées dans le pays où l'accident est intervenu.

En reprenant l'idée exprimée au n° 1 des dispositions générales de l'avant-projet de l'Institut de Rome sur l'assurance obligatoire des automobilistes (voir Doc. AS/JA V (6)2 page 28), il est proposé d'insérer dans le projet de convention un article 8 bis permettant aux parties contractantes de limiter l'application des dispositions régissant le droit accordé à la personne lésée contre l'assureur aux seuls rapports ayant un caractère international. Le caractère international du rapport devrait être déterminé en tenant compte du lieu d'immatriculation du véhicule. Toute haute partie contractante aura la faculté de limiter l'application des articles 5, 6, 7, 9 alinéa 3, 10, 11 et 13 des dispositions communes au seul cas où un véhicule immatriculé dans un pays et se rendant dans un autre pays cause un accident dans ce dernier pays.

Ainsi, la responsabilité directe de l'assureur pourrait être limitée aux sinistres occasionnés par les automobiles étrangères. Dans ces cas, la personne lésée ne serait pas forcée d'intenter une action devant les tribunaux d'un autre pays mais pourrait assigner directement l'assureur agréé par le gouvernement du pays où l'accident est intervenu. En règle générale, cette action serait dirigée contre le Bureau constitué pour l'émission de certificats internationaux d'assurance, à savoir la « carte verte ». Les dispositions facultatives de l'article 8 bis, dont l'insertion dans la convention est proposée, correspondraient donc au paragraphe 2 de l'article 2 des dispositions communes.

Il est bien entendu que le droit propre contre l'assureur que l'article 6 confère à la personne lésée ne fait pas disparaître le droit originaire de celle-ci contre la personne à laquelle incombe la responsabilité civile pour les dommages causés. Cela résulte clairement de l'article 9 des dispositions communes qui présuppose une action de la personne lésée contre l'assuré, à savoir le propriétaire, le détenteur ou le conducteur du véhicule (article 3 de ces dispositions). La personne lésée a donc le choix de diriger son action contre l'assureur ou contre l'assuré. Elle pourrait aussi les assigner conjointement, mais elle ne pourrait demander deux fois le paiement de la même indemnité.

L'alinéa 2 de l'article 6 suppose une assurance déterminée quant à son montant. Il peut se faire que les dommages causés soient supérieurs à la somme assurée. S'il n'y a qu'une seule personne lésée, il n'y a pas de difficulté puisque le droit du lésé est limité par le montant de la garantie prévue au contrat. Mais il n'en est pas de même s'il y a plusieurs victimes, ou même une seule victime, mais plusieurs personnes pouvant faire valoir un droit à la réparation, personnellement ou comme ayants-droit de la victime. En pareil cas, l'assureur doit réduire proportionnellement la part de chacun dans le total de la somme assurée. Toutefois, il sera valablement libéré de sa garantie à l'égard des lésés dont il a ignoré les prétentions dans la mesure où il se sera acquitté de bonne foi à l'égard des autres.

ARTICLE 7

« Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut assigner l'assureur, en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg), soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge de son propre domicile, soit devant le juge du siège de l'assureur. »

Le but de cet article est de faciliter à la personne lésée la poursuite de ses droits en lui conférant un choix entre trois tribunaux : celui du lieu de l'accident, celui de son propre domicile et celui du siège de l'assureur. Le traité ne s'occupe que des accidents survenus en Belgique, aux Pays-Bas et au Luxembourg. Ceci résulte de l'économie générale du traité ainsi que de l'article 3 des dispositions communes qui définit l'objet de l'assurance obligatoire.

En ce qui concerne la compétence du juge du domicile de la personne lésée, on a fait remarquer que cette clause ne soulèverait pas de difficultés dans les pays du Bénélux, très proches les uns des autres. Mais il n'en serait pas toujours de même dans les autres pays membres du Conseil de l'Europe. Par exemple, une personne ayant son domicile à Londres est victime d'un accident à Athènes. Si le système du traité était appliqué dans ce cas, la personne lésée pourrait assigner l'assureur hellénique devant un tribunal britannique à Londres. Cette possibilité ne paraît ni équitable, ni pratique. Il suffirait que la personne lésée ait le choix entre le juge du lieu de l'accident et le juge du siège de l'assureur. En outre, le membre de phrase « en Belgique (aux Pays-Bas, au Luxembourg) » semble superflu car le traité et son annexe ne s'appliquent qu'aux territoires des hautes parties contractantes. Pour ces raisons, il est proposé de formuler l'article 7 comme suit :

« Pour l'application des dispositions de la présente loi, la personne lésée peut assigner l'assureur soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge du siège de l'assureur. »

ARTICLE 8

« Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dont ils ont connaissance. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci. »

L'assureur doit pouvoir compter dans sa défense contre la personne lésée non seulement sur le concours du preneur d'assurance, mais également sur celui de tous les assurés autres que son cocontractant.

De l'avis de la commission, cette disposition, bien qu'utile, ne semble pas indispensable. En effet, les lois ou les contrats d'assurance contiennent déjà des clauses détaillées concernant l'obligation de l'assuré ou du preneur de l'assurance de fournir à l'assureur dans un bref délai tous les renseignements nécessaires. Les contrats d'assurance prévoient aussi des sanctions si cette obligation n'est pas respectée. Parmi ces sanctions, peut figurer la perte du bénéfice de l'assurance. Toutefois, dans un tel cas, l'assureur, en vertu de l'article 11 des dispositions communes, reste tenu à verser l'indemnité due à la personne lésée; il peut seulement exercer un droit de recours contre le preneur de l'assurance.

ARTICLE 9

« Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

L'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée. »

Il faut éviter que l'action intentée contre l'assuré par la personne lésée prête à la fraude aux dépens de l'assureur. De même, il ne faut pas qu'un jugement intervenu entre la personne lésée et l'assureur soit opposable à l'assuré qui serait resté étranger au procès.

Le 1er alinéa du présent article constitue une simple application du droit commun : il ne peut y avoir chose jugée à l'égard de quelqu'un qui n'a pas été présent au procès.

Le 2e alinéa vise une pratique généralement suivie : l'assurance de la responsabilité civile comprend les frais que l'assuré devra exposer pour sa défense contre la personne lésée; l'assureur se charge de cette défense et se réserve même la direction du procès sans que, juridiquement, il y soit partie. Il ne serait pas équitable que dans ces conditions, l'assureur put soutenir qu'il est étranger à l'instance et que la décision ne peut lui être opposée.

Le dernier alinéa précise que l'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès. L'assureur trouvera dans cette procédure une arme contre la fraude.

ARTICLE 10

« Toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par trois ans, à compter du fait générateur du dommage.

Les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré interrompent la prescription de son action contre l'assureur. Les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur, interrompent la prescription de son action contre les assurés.

La prescription est interrompue à l'égard de l'assureur par tous pourparlers entre l'assureur et la personne lésée; un nouveau délai de trois ans prendra cours au moment où l'une des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les pourparlers. »

Cet article concerne la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur. Il ne faut pas que celui-ci soit exposé à des actions trop longtemps après que l'accident se soit produit. Le délai de trois ans prévu à l'alinéa 1er de l'article 10 peut être considéré comme assez long. En Allemagne, l'action de la personne lésée contre le détenteur et le conducteur de l'automobile se prescrit par deux ans à compter du moment où la personne ayant droit à la réparation est informée du dommage et de l'identité de la personne à laquelle incombe la réparation. Cependant, la différence entre ces deux délais n'est pas grande; elle ne justifie par conséquent pas une modification de la disposition de l'article 10.

D'après l'alinéa 2, les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assuré interrompent la prescription de son action contre l'assureur, et les actes qui interrompent la prescription de l'action contre l'assureur interrompent également l'action contre les assurés.

En effet, la personne qui a subi le dommage peut, si elle le désire, agir contre l'auteur de l'accident ou, en Allemagne, contre le détenteur de l'automobile, son débiteur originaire. L'obligation de l'assureur ne peut se prescrire pendant ce temps. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de l'action contre les assurés, si la personne lésée agit en premier lieu contre l'assureur.

Le 3e alinéa répond à une nécessité pratique. Le terme « pourparlers » doit être pris dans un sens large; il comprend toutes correspondances et toutes négociations verbales au sujet des droits du lésé. Le même principe se trouve au paragraphe 14 de la loi allemande sur le trafic routier. Toutefois, la commission estime que le terme « pourparlers » utilisé dans ce contexte présente des difficultés de définition. Elle propose donc de le remplacer par l'expression « négociations » qui possède un sens plus précis. Cette expression correspond également au mot « onderhandeling » qui figure dans le texte néerlandais dudit alinéa ainsi qu'au mot « Verhandlungen » employé au paragraphe 14 de la loi allemande sur le trafic routier (Strasseneverkehrsrechtsgesetz).

ARTICLE 11

« Aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée. L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ces prestations, d'après la loi ou le contrat d'assurance. »

Les garanties offertes par une loi d'assurance obligatoire aux victimes de la circulation ne seraient pas pleinement efficaces si les exceptions que l'assureur peut faire valoir à l'égard de son assuré pouvaient également leur être opposées. Ce principe de la protection du tiers lésé se trouve au paragraphe 158 (c) de la loi allemande sur le contrat d'assurance. L'article 11 est basé sur ce principe. La personne lésée ne pourra se voir opposer l'inobservation par l'assuré des clauses du contrat d'assurance. C'est ainsi que l'assureur devra la garantie à la personne lésée, alors que le preneur d'assurance n'a pas payé la prime à l'échéance, alors que le véhicule assuré a été employé à un autre usage que celui prévu au contrat, alors que l'accident a été causé par l'ivresse du conducteur ou par une personne n'ayant pas le droit de conduire. De même, l'assureur devra la garantie au lésé au cas de réticence ou de fausse déclaration, comme au cas d'aggravation du risque au cours de la période d'assurance. Le lésé aura droit à la réparation du dommage dès que le fait dommageable rentrera dans le cadre du contrat. L'assureur ne pourra décliner sa garantie que si le fait est étranger au risque assuré, par exemple si l'assuré a causé l'accident avec une voiture non assurée, ou si la personne lésée se trouve exclue du bénéfice de l'assurance par application de l'article 4.

Il est déclaré formellement que l'assureur pourra se réserver un droit de recours contre le preneur pour le cas où il serait tenu d'intervenir, alors que, d'après la loi ou le contrat, il pourrait refuser sa garantie. Cependant, même en tenant compte de cette clause, on doit constater que l'article 11 impose de lourdes obligations à l'assureur. C'est la raison pour laquelle les Etats contractants, en vertu de l'article 2 paragraphe 5 du traité, se sont réservé le droit de déroger à l'article 11 des dispositions communes quant aux nullités, exceptions et déchéances. De telles dérogations ne vaudront que pour le territoire de l'Etat qui les a promulguées.

ARTICLE 12

« En cas de transfert de propriété du véhicule, le preneur d'assurance ou ses ayants-droit doivent, dans les huit jours, en aviser l'assureur. »

Par le transfert de la propriété du véhicule, les droits et obligations découlant de l'assurance ne passent pas de plein droit au nouveau propriétaire. Le preneur d'assurance doit seulement aviser l'assureur du transfert de propriété.

Cette disposition n'a trait qu'aux relations entre l'assureur et le preneur de l'assurance. Elle règle une question de détail qui aurait pu être laissée à la législation nationale ou au contrat d'assurance. Toutefois, la commission ne propose pas la suppression de cet article.

ARTICLE 13

« L'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, quelle que soit leur cause, ne peuvent être opposées par l'assureur à la personne lésée que pour les sinistres survenus au plus tôt après l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification par l'assureur d'un des faits susdits. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi.

Le délai prend cours le lendemain du dépôt de la lettre recommandée à la poste.

La notification ne peut se faire au plus tôt :

1. que le jour où la garantie aura pris fin à l'égard de l'assuré, s'il s'agit de la suspension;
2. que le jour de la notification par l'une des parties à l'autre, de la résiliation, de la dénonciation ou de l'annulation du contrat;
3. que le jour de l'expiration du contrat dans tous les cas non visés au 2. »

L'assureur ne peut invoquer contre le lésé la cession de la garantie de l'assurance qu'à l'expiration d'un délai de 16 jours à partir de la notification faite par lettre recommandée à l'autorité compétente.

Cet article a donné lieu à une large discussion au sein de la commission. Des doutes se sont manifestés sur son contenu. Ainsi qu'il résulte de ce texte, l'assurance n'expire pas automatiquement en cas de transfert de propriété du véhicule; dans ce cas, l'assureur doit d'abord notifier l'expiration à l'autorité compétente et il reste tenu envers la personne lésée durant seize jours à partir de cette notification. Une telle prolongation légale de l'assurance ne semble pas conforme au deuxième alinéa du paragraphe 1er de l'article 2 des dispositions communes d'après lequel l'obligation de contracter l'assurance incombe au nouveau propriétaire du véhicule. Celui-ci pourrait se prévaloir de l'article 13 pour retarder la conclusion d'un contrat d'assurance. Ledit article semble donc sortir du cadre des dispositions communes. D'autre part, au Royaume-Uni, il n'existe pas d'autorité compétente à laquelle la notification prévue dans cet article pourrait être adressée.

Toutefois, on a fait remarquer que cette disposition répond à un besoin pratique de protéger les personnes lésées en cas de défaut de garantie. Tenant compte du fait que l'article 13 a déjà été adopté par les pays du Bénélux et que son application dans les pays membres du Conseil pourrait être limitée aux sinistres occasionnés par des véhicules immatriculés à l'étranger conformément à l'article 8 bis du projet de convention européenne proposé, la commission ne s'est pas prononcée en faveur de la suppression de l'article en question.

ARTICLE 14

« On ne peut déroger par des conventions particulières aux dispositions de la présente loi, sauf si cette faculté résulte de la disposition même. »

Les dispositions communes, sauf exceptions résultant du texte même, s'imposent aux parties qui ne peuvent y déroger. Les clauses d'une police d'assurance qui tendraient à restreindre les droits des personnes lésées ne pourraient être opposées à celles-ci.

4. TEXTE ET COMMENTAIRE DES ARTICLES DU TRAITÉ DU BENELUX

ARTICLE 1er

« Paragraphe 1er. Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à introduire dans leur législation, dans un délai de six mois à dater de l'entrée en vigueur du présent traité, une loi réglant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile à laquelle peuvent donner lieu les véhicules automoteurs, et répondant aux dispositions annexées au présent traité.

Paragraphe 2. Chacune des Hautes Parties Contractantes conserve le pouvoir de remplacer les dispositions annexées au présent traité par des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées. »

Conformément à cet article, les dispositions communes n'acquièrent pas force de loi au moment de l'entrée en vigueur du traité. Les parties contractantes s'engagent seulement à introduire dans un délai de six mois une loi répondant à ces dispositions. Elles se réservent aussi le droit d'édicter une loi plus sévère (voir paragraphe 19 ci-dessus).

ARTICLE 2

« Chacune des Hautes Parties Contractantes conserve le pouvoir :

1. de remplacer l'assurance par le dépôt d'un cautionnement pour certaines personnes à déterminer par elle;
2. d'exempter de l'obligation de l'assurance certains véhicules automoteurs qui seraient considérés par elle comme ne présentant guère de danger;
3. d'exempter de l'obligation de l'assurance les véhicules automoteurs appartenant aux autorités publiques ou à certaines personnes juridiques d'utilité publique à déterminer par elle;
4. de déterminer les montants pour lesquels l'assurance devra être prise;
5. d'apporter des dérogations à l'article 11 des dispositions annexées au présent traité, quant aux nullités, exceptions et déchéances

Toutefois, les dérogations légales ou réglementaires promulguées par l'un des États contractants, conformément aux réserves mentionnées au présent article, ne vaudront que pour le territoire de cet État et ne pourront faire préjudice à l'application intégrale de la loi d'assurance obligatoire des autres États Contractants, dont le territoire est parcouru. »

Cet article concerne les dérogations que les États peuvent apporter aux dispositions communes.

Il est proposé de remplacer les mots « le pouvoir » figurant dans le premier membre de phrase du présent article par les mots la faculté. Cette modification correspondant à la terminologie appliquée en règle générale dans les traités internationaux n'affecterait en rien le fonds de la disposition.

L'exception visée au n° 1 ne semble pas indispensable; on ne voit pas bien la raison pour laquelle, dans certains cas, l'assurance obligatoire pourra être remplacée par un cautionnement.

Ainsi, en ce qui concerne la circulation internationale, le cautionnement ne peut jamais réaliser la mobilité du titre d'assurance. Étant donné les étroites relations entre les entreprises d'assurances et tenant compte des facilités accordées par le système de la carte verte, le cautionnement ne présente, ni pour le propriétaire détenteur ou conducteur du véhicule, ni pour la personne lésée, des avantages aussi étendus que l'assurance obligatoire.

Cependant, certains Représentants, notamment du Royaume-Uni, ont insisté pour le maintien de cette exception. Tenant compte du fait que celle-ci a seulement un caractère facultatif, et qu'en vertu de l'alinéa 2 elle ne vaudra que pour le territoire des États qui feront une telle dérogation, la suppression du n° 1 n'est pas proposée.

Les nos 2 et 3 prévoient des exemptions pour les véhicules ne présentant guère de danger, ainsi que pour ceux appartenant aux autorités publiques ou à des personnes juridiques d'utilité publique. De semblables exceptions figurent déjà dans certaines législations, comme par exemple à l'article 1er de la loi allemande du 7 novembre 1939 et à l'article 1er du décret d'application de cette loi (voir commentaire de l'article 1er des dispositions communes sous (a)). Il paraît douteux qu'il existe des véhicules automoteurs qui puissent être considérés comme ne présentant guère de danger. Cependant, l'exemption prévue au n° 2 répond à un besoin pratique et devra donc être maintenue.

L'exemption au profit des automobiles appartenant à un État étranger présente certains inconvénients (voir à ce sujet le commentaire de l'article 4 du traité).

En ce qui concerne le n° 4, il y a également lieu de noter que les législations de certains pays fixent les montants pour lesquels l'assurance doit être prise.

Ainsi qu'il a été exposé au commentaire de l'article 11 des dispositions communes, cet article stipulant que l'assureur ne peut opposer à la personne lésée aucune nullité, exception ou déchéance, limite très sévèrement les droits de l'assureur. Il paraît donc justifié que les États, en vertu du n° 5, puissent déroger à cette règle.

D'après le deuxième alinéa, les dérogations qu'un État apporterait aux dispositions communes ne vaudront que pour le territoire de cet État. En conséquence, une automobile enregistrée dans cet État parcourant le territoire d'un autre État contractant devra être couverte par une assurance répondant aux exigences de la loi de ce dernier État. Une telle assurance pourra être contractée avec le bureau visé au paragraphe 2 de l'article 2 des dispositions communes (système de la « carte verte », voir n° 11 ci-dessus).

ARTICLE 3

« Afin d'éviter que l'exclusion de la garantie autorisée par le paragraphe 2 de l'article 4 des dispositions annexées au présent traité ne nuise aux personnes lésées, les Hautes Parties Contractantes s'engagent à subordonner la faculté d'organiser des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs, à une autorisation d'une instance administrative, cette autorisation ne pouvant être accordée que si une assurance répondant aux dispositions annexées au présent traité couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3 de ces dispositions. »

Cet article a trait au paragraphe 2 de l'article 4 des dispositions communes.

Il est entendu que les termes « courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse » comprennent également les rallyes.

Au cas où l'assurance serait refusée par les assureurs en raison de risques trop graves, l'autorisation administrative ne devrait pas être accordée. Dans ce cas, la course ou le concours ne pourrait pas avoir lieu.

Lorsque le territoire de plusieurs États est utilisé pour une course ou un concours, une autorisation spéciale de l'autorité compétente de chacun de ces États est nécessaire. Cependant, ces autorisations peuvent être accordées sur la base d'un seul contrat d'assurance.

Dans un souci de clarté, la commission propose une légère modification rédactionnelle de l'article 3, qui devrait être formulée comme suit :

« Afin d'éviter que l'exclusion de la garantie autorisée par le paragraphe 2 de l'article 4 des dispositions annexées à la présente Convention ne nuise aux personnes lésées, les Hautes Parties Contractantes s'engagent à subordonner la faculté d'organiser des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules automoteurs, à une autorisation d'une instance administrative dans chacun des États dont le territoire est utilisé, cette autorisation ne pouvant être accordée que si une assurance spéciale, répondant aux dispositions annexées à la présente Convention, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3 de ces dispositions. »

ARTICLE 4

« Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à admettre sur leur territoire, sans qu'ils soient couverts par une assurance, les véhicules automoteurs munis d'une attestation du gouvernement de l'un des États contractants, constatant que le véhicule appartient à cet État. »

Cet article tient compte de l'exemption permise au n° 3 de l'article 2 du traité. Il correspond à un usage répandu.

Cependant, cette exemption donne lieu à certaines objections. Si une automobile appartenant à un Etat est utilisée pour des raisons de service dans un autre Etat et y cause un accident, la personne lésée peut éprouver des difficultés à obtenir la réparation du dommage. L'Etat propriétaire de l'automobile invoquerait probablement l'immunité de juridiction devant les tribunaux du pays de l'accident. La personne lésée devrait alors intenter une action devant les tribunaux de l'Etat étranger auquel l'automobile appartient. Dans plusieurs Etats, comme par exemple en France, les tribunaux ordinaires, en règle générale, ne sont pas compétents pour juger des litiges de ce genre qui peuvent surgir entre des particuliers et l'Etat. Dans ce cas, la personne lésée serait donc forcée de recourir à la voie administrative.

Pour remédier à cette situation, l'Etat propriétaire de l'automobile devrait, ou renoncer à son immunité et reconnaître de plein droit les jugements passés dans un tel cas par les tribunaux d'un autre Etat, ou au moins accorder à la personne lésée le droit de l'assigner devant ses propres tribunaux. Bien que la première de ces alternatives présente des garanties plus efficaces pour la personne lésée, elle pourrait paraître difficilement acceptable aux Etats. La commission a donc jugé plus prudent d'adopter la deuxième alternative.

De plus, elle a tenu compte du fait que selon la législation de certains Etats, la responsabilité civile n'incombe pas au propriétaire mais seulement à l'auteur de l'accident. En conséquence, la commission propose de formuler l'article 4 comme suit :

« Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à admettre sur leur territoire, sans qu'ils soient couverts par une assurance, les véhicules automoteurs munis d'une attestation du gouvernement de l'un des Etats contractants, constatant que le véhicule appartient à cet Etat, contenant la déclaration que celui-ci accepte la responsabilité civile résultant des accidents qui seront causés par le véhicule et désignant l'autorité susceptible d'être assignée en ce cas par la personne lésée. »

« Au cas où la responsabilité civile ne peut pas être mise à la charge de cet Etat conformément à sa législation, il fournira néanmoins toute assistance nécessaire pour la poursuite des droits de la personne lésée contre l'auteur de l'accident et garantira le versement de l'indemnité reconnue à la personne lésée par jugement définitif de la juridiction compétente. »

ARTICLE 5

« Les Hautes Parties Contractantes déclarent reconnaître la compétence des juridictions des Etats contractants, saisies conformément à l'article 7 des dispositions annexées au présent traité. »

Cet article complète l'article 7 des dispositions communes dont la portée serait trop limitée si les Etats ne reconnaissaient pas la compétence des juridictions qui y sont prévues. Il se peut que cette attribution de juridictions ne concorde pas[^] avec les règles de la compétence des autres Etats contractants. Cette circonstance ne pourra pas être invoquée dans ces Etats pour refuser au jugement rendu conformément à l'article 7 des dispositions communes l'autorité de la chose jugée ou l'exequatur, alors même que leurs lois attribueraient, pour ce cas, compétence à leurs tribunaux nationaux.

Toutefois, cet article ne donne pas entière satisfaction car il ne contient pas l'obligation de faire exécuter les jugements prononcés par les tribunaux de l'un des Etats contractants à la suite d'une action intentée par la personne lésée contre l'assureur. Si une telle clause fait défaut, la personne lésée qui a obtenu une décision du juge du lieu de l'accident condamnant un assureur étranger à la réparation du dommage, doit intenter un nouveau procès devant le juge du siège de cet assureur pour obtenir l'exequatur. Au cours de ce second procès, l'assureur ne pourra faire valoir que le juge du lieu de l'accident n'était pas compétent pour juger le litige, mais il pourra soulever d'autres objections basées sur la loi du pays de son siège.

Afin d'éviter la possibilité d'un second procès, il serait utile de prévoir dans la convention que les décisions judiciaires, rendues conformément à l'article 7 des dispositions communes, seront mises à exécution dans les Etats contractants. Il y a lieu de rappeler à ce sujet l'article 7, n° 2, de l'avant-projet de l'Institut international pour l'Unification du Droit privé sur la réglementation uniforme de la responsabilité civile des automobilistes qui déclare :

« Les sentences rendues en application de la loi, en tant qu'elles sont irrévocables, auront force exécutoire dans tous les pays qui auront adopté la loi uniforme » (Doc. AS/JA V (6) 2, page 21).

La commission a partagé cette opinion. Elle propose de compléter l'article 5 par un deuxième alinéa ainsi formulé :

« Les décisions judiciaires rendues exécutoires sur le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, conformément à l'article 7 des dispositions annexées à la présente Convention, deviendront exécutoires sur le territoire de chacune des autres Hautes Parties Contractantes aussitôt après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La révision du fonds de l'affaire n'est pas admise. »

Cette formule est basée sur le texte du premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 55 de la Convention internationale de Berne concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer, du 25 octobre 1952. La commission n'a pas jugé utile de prévoir que la décision du juge compétent devra être devenue irrévocable ou définitive avant de pouvoir être rendue exécutoire dans les autres Etats contractants étant donné qu'une telle clause pourrait longuement retarder l'obtention de l'exequatur. Pour cette raison, le contenu du deuxième alinéa de la disposition susmentionnée de la Convention de Berne n'a pas été retenu. Il y a encore lieu de noter que l'article 20 de la Convention de Rome relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, du 7 octobre 1952, règle également la mise à exécution de jugements étrangers. Cependant, la commission a préféré la formule utilisée à l'article 55 de la Convention de Berne.

Bien que l'adoption de la proposition mentionnée ci-dessus soit désirable, il ne faut pas se dissimuler que sa portée pratique ne sera probablement pas très étendue. En effet, selon l'article 2 des dispositions communes, l'assurance doit être contractée auprès d'un assureur ou d'un bureau agréé à cette fin par le gouvernement d'un pays avant que l'automobile soit admise à circuler dans ce pays. En règle générale, le gouvernement n'accordera cet agrément qu'aux entreprises d'assurances possédant un siège social dans son pays et pouvant, de ce fait, y être assignées. En cas de sinistre, le for du lieu de l'accident et le for du siège de l'assureur se trouveront dans le même pays. En conséquence, il sera très rare qu'une sentence rendue par le juge du lieu de l'accident doive être mise en exécution contre l'assureur à l'étranger.

ARTICLE 6

« Les Hautes Parties Contractantes se concerteront pour prendre en commun toutes dispositions utiles en vue de l'application de l'assurance obligatoire et en vue de la réparation des dommages, notamment en favorisant la constitution des bureaux visés au paragraphe 3 de l'article 2 des dispositions annexées au traité. »

Cet article ne demande pas de commentaire.

ARTICLE 7

« Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à constituer ou à favoriser la constitution sur leur territoire d'un fonds de garantie en faveur des personnes lésées, destiné à suppléer à la carence totale ou partielle des personnes dont la responsabilité civile est engagée ou de leurs assureurs. »

Cet article est à considérer comme une innovation très utile ; il serait hautement souhaitable que de tels fonds de garantie soient constitués dans tous les pays. Même après l'adoption du système d'assurance obligatoire prévu dans le traité et son annexe, il y aurait encore des cas où les victimes d'un accident n'obtiendraient pas des réparations justes et équitables. Dans ces cas, elles pourraient être dédommées par les moyens du fonds de garantie.

Il est cependant possible d'atteindre le même but par une voie différente, par exemple par l'introduction d'une obligation solidaire de tous les assureurs autorisés d'indemniser les dommages causés par des automobilistes non couverts par une assurance ou inconnus. Chaque Etat contractant devra choisir la méthode qu'il estime la mieux appropriée pour protéger les intérêts des victimes des accidents de la route. La commission propose donc d'insérer à la fin du texte de l'article 7, après le mot « assureurs » le membre de phrase suivant « ou à prendre toute autre mesure équivalente ».

ARTICLE 8

« Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures appropriées en vue d'assurer le respect des obligations imposées par les dispositions annexées au présent traité.

Elles s'engagent à introduire dans leur législation des dispositions pénales contre :

1. le propriétaire d'un véhicule automoteur qui fait circuler ou tolère qu'on fasse circuler ce véhicule sur la voie publique, sur des terrains ouverts au public ou sur des terrains non publics, mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, sans qu'une assurance répondant aux dispositions annexées au présent traité ait été prise ou après que la garantie de l'assurance aura pris fin ;

2. le conducteur d'un véhicule automoteur qui fait circuler celui-ci ou tolère qu'on le fasse circuler dans les conditions visées au (1) du présent article ;
3. celui qui conduit un véhicule automoteur sans être en mesure de produire l'attestation d'assurance prescrite ou le certificat international visé au paragraphe 2 de l'article 2 des dispositions annexées au présent traité et celui qui, en dépit d'une invitation de l'autorité compétente ou d'une sommation de l'assureur, ne restitue pas l'attestation d'assurance ou le certificat international qui ont cessé d'être valables. »

Cet article concerne en premier lieu les mesures répressives que les Etats s'engagent à prendre pour renforcer l'efficacité des dispositions communes.

Tenant compte de l'amendement proposé au second alinéa du paragraphe 1er de l'article 2 des dispositions communes (voir commentaire), il y aurait lieu d'insérer à la première ligne du n° 1 de l'article 8 du traité, après les mots « le propriétaire d'un véhicule automoteur », les mots « et à son défaut la personne qui en a régulièrement la jouissance »

Si cet amendement est accepté, il serait possible d'éliminer le n° 2 visant des dispositions pénales contre le conducteur d'un véhicule automoteur non couvert par une assurance qui fait circuler celui-ci, ou tolère qu'on le fasse circuler. Cette disposition semble très sévère étant donné que le conducteur qui conduit un véhicule automobile non assuré sera punissable en vertu de la disposition visée au n° 3.

ARTICLE 8 bis

Pour les raisons indiquées dans le commentaire de l'article 6 des dispositions communes, il est proposé d'insérer dans le projet de convention un nouvel article ainsi conçu :

« Toute Haute Partie Contractante peut, lors de la signature de la présente Convention ou au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer se réserver la faculté de limiter l'application des dispositions de l'article 5 de la présente Convention, ainsi que des articles 5, 6, 7, 9 alinéa 3, 10, 11 et 13 des dispositions annexées à celle-ci, au cas où la responsabilité civile se trouve engagée sur le territoire d'une Haute Partie Contractante par un véhicule automoteur immatriculé sur le territoire d'une autre Partie. »

ARTICLE 9 A 12

Le traité n'étant conclu que par les trois pays du Benelux, les articles 9-12 contenant les clauses finales devraient subir de légères modifications pour les rendre acceptables aux pays membres du Conseil de l'Europe. Les modifications proposées résultent de l'annexe au présent rapport où figure un projet de convention européenne basé sur le Traité du Benelux.

Il y a lieu de noter que le terme « accord » visé au paragraphe 2 de l'article 9 doit être entendu dans un sens large. Ce terme peut comprendre un accord non formel entre les gouvernements.

5. EXTENSION DU TRAITÉ DES PAYS DU BENELUX AUX AUTRES MEMBRES DU CONSEIL DE L'EUROPE

Le rapport de la commission qui a élaboré le projet de traité contient le passage suivant :

« Les signataires du présent traité ont cru faire oeuvre utile en réglant la question pour leurs trois pays. Peut-être n'est-il pas téméraire d'espérer que d'autres pays de l'Europe occidentale, où les risques 'créés par l'automobilisme et les éléments juridiques du problème sont semblables, viendront un jour se joindre à eux. »

En outre, le ministre de la Justice des Pays-Bas, lors du débat à la Première Chambre sur le budget de 1955, a déclaré que son Gouvernement accueillerait favorablement l'adhésion d'autres pays de l'Europe occidentale à ce traité.

Les gouvernements signataires donneraient donc vraisemblablement leur accord à l'extension du traité aux autres Membres du Conseil de l'Europe. Cependant, cet instrument ne vise que les Etats du Bénélux et ne contient pas de clause concernant l'adhésion d'autres pays. En outre, quelques modifications ayant été proposées, il paraît douteux que les autres gouvernements puissent accepter, sans changement, les textes du traité et des dispositions communes y annexées.

Pour écarter cette difficulté, la conclusion d'un protocole de modification pourrait être envisagée. Ce protocole devrait prévoir l'adhésion de tous les Membres du Conseil de l'Europe au traité et préciser les amendements qui auraient été convenus entre les Gouvernements du Bénélux d'une part, et les autres Membres du Conseil d'autre part. Un tel protocole de modification, après avoir été signé et ratifié par les Etats du Bénélux, ouvrirait à tous les pays membres du Conseil la possibilité d'adhérer au traité.

Il serait également possible d'élaborer une nouvelle convention européenne basée sur le Traité du 7 janvier 1955. Dans ce cas, les Gouvernements des pays du Bénélux pourraient, ou renoncer à ce traité qui n'est pas encore entré en vigueur, ou se réserver le droit de l'appliquer dans leurs relations mutuelles. Il dépendra de la décision des gouvernements de trouver une solution à cette question.

La commission a marqué sa préférence pour la conclusion d'une nouvelle convention dans le cadre du Conseil de l'Europe. En effet, la préparation et la mise en vigueur d'un protocole additionnel au Traité du Bénélux créerait certaines difficultés et entraînerait probablement des délais plus longs que l'adoption d'une convention européenne. Il faudrait dans ce premier cas entamer d'abord des négociations entre les États membres du Conseil, y compris les pays du Bénélux sur les modifications à apporter audit traité. Ces modifications devraient être incorporées dans un protocole additionnel qui, après avoir été signé par les Gouvernements de la Belgique, du Luxembourg et des Pays-Bas, serait soumis à la procédure de ratification dans ces pays. Il faudrait attendre la ratification du traité originaire et du protocole additionnel par les trois pays du Bénélux avant que d'autres pays membres du Conseil puissent demander l'approbation de leur parlement pour adhérer à ces actes. Il s'agirait donc d'une procédure très longue et compliquée qui pourrait être raccourcie par la signature d'une nouvelle convention suivie de ratification. Il va de soi que la décision sur la méthode à utiliser pour modifier le traité et pour l'étendre aux autres Membres du Conseil appartiendrait au Comité des Ministres. Dans tous les cas, l'accord du Bénélux serait indispensable.

L'avant-projet d'une convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs qui est basé sur le Traité du Bénélux est joint au présent rapport.

5.1. *Projet de convention européenne relative à l'assurance obligatoire des automobilistes*³

Les Gouvernements signataires, Membres du Conseil de l'Europe

Considérant que le but du Conseil de l'Europe est de réaliser une union plus étroite entre ses Membres afin, notamment, de favoriser leur progrès économique et social par la conclusion d'accords et par l'adoption d'une action commune dans les domaines économique, social, culturel, scientifique, juridique et administratif;

Estimant qu'il y a lieu de garantir, par l'instauration d'un régime d'assurance obligatoire, les droits des victimes d'accidents causés par la circulation de véhicules automoteurs sur leur territoire ;

Estimant, d'autre part, qu'en cette matière la réalisation de l'unification intégrale du droit apparaît comme malaisée et que, au surplus, il suffit que les règles essentielles estimées indispensables soient communes aux pays membres du Conseil de l'Europe, chacun d'eux conservant la liberté de promulguer pour son territoire des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées;

Estimant, enfin, qu'il y a lieu de promouvoir, dans leurs pays respectifs, l'organisation d'un bureau pour la délivrance de certificats internationaux d'assurance, ainsi que la création d'un fonds de garantie destiné à suppléer à la carence des personnes responsables ou de leurs assureurs; Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE PREMIER

21. Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à introduire dans leur législation, dans un délai de six mois à dater de l'entrée en vigueur de la présente Convention, une loi réglant l'assurance obligatoire de la responsabilité civile à laquelle peuvent donner lieu les véhicules automoteurs, et répondant aux dispositions annexées à la présente Convention.

22. Chacune des Hautes Parties Contractantes conserve le pouvoir de remplacer les dispositions annexées à la présente Convention par des dispositions augmentant la garantie au profit des personnes lésées.

ARTICLE 2

3. Les amendements sont indiqués en italique.

Chacune des Hautes Parties Contractantes I conserve la faculté :

1. de remplacer l'assurance par le dépôt d'un cautionnement pour certaines personnes à déterminer par elle;
2. d'exempter de l'obligation de l'assurance certains véhicules automoteurs qui seraient considérés par elle comme ne présentant guère de danger;
3. d'exempter de l'obligation de l'assurance les véhicules automoteurs appartenant aux autorités publiques ou à certaines personnes juridiques d'utilité publique à déterminer par elle;
4. de déterminer les montants pour lesquels l'assurance devra être prise;
5. d'apporter des dérogations à l'article 11 des dispositions annexées à la présente Convention quant aux nullités, exceptions et déchéances.

Toutefois les dérogations légales ou réglementaires promulguées par l'un des États contractants conformément aux réserves mentionnées au présent article ne vaudront que pour le territoire de cet Etat et ne pourront faire préjudice à l'application intégrale de la loi d'assurance obligatoire des autres États contractants, dont le territoire est parcouru.

ARTICLE 3

Afin d'éviter que l'exclusion de la garantie autorisée par le paragraphe 2 de l'article 4 des dispositions annexées à la présente Convention ne nuise aux personnes lésées, les Hautes Parties Contractantes s'engagent à subordonner la faculté d'organiser des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au noyen de véhicules automoteurs, à une autorisation d'une instance administrative dans chacun des États dont le territoire est utilisé, cette autorisation ne pouvant être accordée que si une assurance spéciale, répondant aux dispositions annexées à la présente Convention, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 3 de ces dispositions.

ARTICLE 4

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à admettre sur leur territoire, sans qu'ils soient couverts par une assurance, les véhicules automoteurs, munis d'une attestation du gouvernement de Tun des États contractants, constatant que le véhicule appartient à cet État, contenant la déclaration que celui-ci accepte la responsabilité civile résultant des accidents qui seront causés par le véhicule et désignant l'autorité susceptible d'être assignée en ce cas par la personne lésée.

Au cas où la responsabilité civile ne peut pas être mise à la charge de cet État conformément à sa législation, il fournir néanmoins toute assistance nécessaire pour la poursuite des droits de la personne lésée contre l'auteur de l'accident et garantira le versement de l'indemnité reconnue à la personne lésée par jugement définitif de la juridiction compétente.

ARTICLE 5

Les Hautes Parties Contractantes déclarent reconnaître la compétence des juridictions des États contractants, saisies conformément à l'article 7 des dispositions annexées à la présente Convention.

Les décisions judiciaires rendues exécutoires sur le territoire d'une des Hautes Parties Contractantes, conformément à l'article 7 des dispositions annexées à la présente Convention, deviendront exécutoires sur le territoire de chacune des autres Parties Contractantes aussitôt après l'accomplissement des formalités prescrites dans l'État intéressé. La révision du fonds de l'affaire n'est pas admise.

ARTICLE 6

Les Hautes Parties Contractantes se concerteront pour prendre en commun toutes dispositions utiles en vue de l'application de l'assurance obligatoire et en vue de la réparation des dommages notamment en favorisant la constitution des bureaux visés au paragraphe 2 de l'article 2 des dispositions annexées à la présente Convention.

ARTICLE 7

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à constituer ou à favoriser la constitution sur leur territoire d'un fonds de garantie en faveur des personnes lésées, destiné à suppléer à la carence totale ou partielle des personnes dont la responsabilité civile est engagée ou de leurs assureurs, ou à prendre toute autre mesure équivalente.

ARTICLE 8

Les Hautes Parties Contractantes s'engagent à prendre les mesures appropriées en vue d'assurer le respect des obligations imposées par les dispositions annexées à la présente Convention.

Elles s'engagent à introduire dans leur législation des dispositions pénales contre :

1. le propriétaire d'un véhicule automoteur et à son défaut la personne qui en a régulièrement la jouissance, qui fait circuler ou tolère qu'on fasse circuler ce véhicule sur la voie publique, sur des terrains ouverts au public ou sur des terrains non publics, mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, sans qu'une assurance répondant aux dispositions annexées à la présente Convention ait été prise ou après que la garantie de l'assurance aura pris fin;
2. celui qui conduit un véhicule automoteur sans être en mesure de produire l'attestation d'assurance prescrite ou le certificat international visé au paragraphe 2 de l'article 2 des dispositions annexées à la présente Convention et celui qui, en dépit d'une invitation de l'autorité compétente ou d'une sommation de l'assureur, ne restitue pas l'attestation d'assurance ou le certificat international qui ont cessé d'être valables.

ARTICLE 8 bis

Toute Haute Partie Contractante peut, lors de la signature de la présente Convention ou au moment du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer se réserver la faculté de limiter l'application des dispositions de l'article 5 de la présente Convention ainsi que des articles 5, 6, 7, 9 alinéa 3, 10, 11 et 13 des dispositions annexées à celle-ci, au cas où la responsabilité civile se trouve engagée sur le territoire d'une Haute Partie Contractante par un véhicule automoteur immatriculé sur le territoire d'une autre Partie.

ARTICLE 9

23. Sauf en cas de nécessité urgente, une Haute Partie Contractante ne pourra dénoncer la présente Convention à son égard, avant l'expiration d'un délai de deux ans à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention à son égard. La dénonciation se fera par un avis de dénonciation écrit, notifié au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe qui en informera les autres Parties. Dans ce cas, la dénonciation sortira ses effets au premier janvier qui suit l'expiration d'un délai de 3 mois après la date de la notification faite au Secrétaire Général.

24. Chaque Haute Partie Contractante peut, au lieu de dénoncer la présente Convention, formuler une proposition précise de modification d'un ou de plusieurs articles de la Convention ou des dispositions annexés à celle-ci : cette communication se fera aux autres Parties de la même manière qu'une dénonciation. Les Hautes Parties Contractantes s'efforceront, dans ce cas, d'arriver à un accord. Si, au premier janvier qui suit l'expiration du délai de trois mois après la date de la communication faite au Secrétaire Général, aucun accord n'est intervenu, la Haute Partie Contractante qui a fait la proposition peut modifier sa législation dans le sens proposé. La modification est portée à la connaissance des autres Parties de la même manière que la proposition. Toutefois, si une ou plusieurs des autres Parties, dans un délai de trois mois après la communication faite par le Secrétaire Général, en ce qui concerne cette modification, fait connaître à celui-ci des objections à la modification, la Haute Partie Contractante qui aura modifié sa législation cessera d'être Partie à la présente Convention, et le Secrétaire Général en informera les autres Parties.

ARTICLE 10

La ratification de la présente Convention n'engage pas les Hautes Parties Contractantes à introduire dans leurs territoires d'outre-mer une loi répondant aux dispositions annexées à la Convention.

ARTICLE 11

Sous réserve de se conformer aux dispositions du deuxième alinéa de l'article 9, les Hautes Parties Contractantes s'engagent à ne conclure après cette date aucun traité contenant des dispositions dérogatoires.

ARTICLE 11 bis

Le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe peut inviter tout État non membre du Conseil à adhérer à la présente Convention. Tout État ayant reçu cette invitation pourra adhérer à la présente Convention en déposant son instrument d'adhésion près le Secrétaire Général du Conseil, qui notifiera ce dépôt à toutes les Hautes Parties Contractantes. Pour tout État adhérent, la présente Convention entrera en vigueur à la date du dépôt de son instrument d'adhésion.

ARTICLE 12

La présente Convention est ouverte à la signature des Membres du Conseil de l'Europe. Elle sera ratifiée. Les instruments de ratification seront déposés près le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

La présente Convention entrera en vigueur à la date du dépôt du quatrième instrument de ratification.

Pour tout signataire qui la ratifiera ultérieurement, la Convention entrera en vigueur à la date de dépôt de son instrument de ratification.

Le Secrétaire Général notifiera à tous les Membres du Conseil l'entrée en vigueur de la Convention, les noms des Hautes Parties Contractantes qui, l'auront ratifiée, ainsi que le dépôt de tout instrument de ratification intervenu ultérieurement.

Fait à....., le.....

en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives du Conseil de l'Europe. Le Secrétaire Général en communiquera des copies certifiées conformes à tous les signataires.

5.2. Dispositions communes annexées au projet de convention européenne⁴

ARTICLE 1ER

On entend dans la présente loi

par véhicules automoteurs : les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée; la remorque, attelée ou non au véhicule, est considérée comme en faisant partie;

par assurés : les personnes dont la responsabilité est couverte conformément aux dispositions de la présente loi;

par personnes lésées : les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants-droit;

par assureur : l'entreprise d'assurance agréée par le gouvernement aux termes de l'article 2, paragraphe 1er, et dans le cas du paragraphe 2, le bureau chargé du règlement des dommages causés sur le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes par des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger.

ARTICLE 2

Paragraphe 1er. Les véhicules automoteurs ne sont admis à circuler sur la voie publique, sur les terrains ouverts au public et sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par une assurance répondant aux dispositions de la présente loi.

L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule et à son défaut à la personne qui en a régulièrement la jouissance. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

4. Les amendements sont indiqués en italique.

L'assurance doit être contractée auprès d'un assureur agréé à cette fin par le gouverne-mont.

Paragraphe 2. Toutefois, les véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation sur le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes sur le vu d'un certificat délivré par un bureau constitué pour l'émission de certificats internationaux d'assurance, à la condition que le bureau chargé du règlement des dommages causés sur le territoire de l'une des Hautes Parties Contractantes par ces véhicules assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de la réparation des dommages conformément aux dispositions de la présente loi et qu'il soit agréé à cette fin par le gouvernement.

ARTICLE 3

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré, à l'exclusion de la responsabilité civile de ceux qui se seraient rendus maîtres du véhicule par vol de propriété ou d'usage ou violence.

L'assurance doit comprendre les dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire des Hautes Parties Contractantes parcouru par le véhicule assuré. Elle doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées à quelque titre que ce soit, par le véhicule ayant occasionné le dommage ; les biens transportés par ce véhicule peuvent être exclus de l'assurance.

L'assurance doit couvrir la responsabilité civile du chef des dommages causés par le véhicule automoteur, telle qu'elle résulte de la loi en vigueur au lieu de l'accident.

ARTICLE 4

Paragraphe 1er. Peuvent être exclus du bénéfice de l'assurance :

1. le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage, ainsi que le preneur d'assurance et tous ceux dont la responsabilité civile est couverte par la police;
2. le conjoint des personnes visées au numéro précédent, ainsi que leurs parents et alliés en ligne directe, à la condition qu'ils habitent sous leur toit et soient entretenus de leurs deniers;
3. les personnes bénéficiant de lois spéciales sur la réparation des dommages résultant d'accidents du travail, sauf dans la mesure où ces personnes conservent une action en responsabilité civile contre l'assu

Paragraphe 2. Peuvent être exclus des polices ordinaires d'assurance, les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse autorisés.

ARTICLE 5

Si le contrat stipule que l'assuré contribuera personnellement, dans une certaine mesure, au règlement du dommage, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'intégralité de l'indemnité due à la victime.

ARTICLE 6

L'assurance fait naître au profit de la personne lésée un droit propre contre l'assureur.

S'il y a plusieurs lésés et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des lésés contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à un lésé une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres lésés que jusqu'à concurrence du restant de la somme assurée.

ARTICLE 7

Pour l'application des dispositions de la présente loi la personne lésée peut assigner l'assureur, soit devant le juge du lieu où s'est produit le fait générateur du dommage, soit devant le juge du siège de l'assureur.

ARTICLE 8

Les assurés doivent déclarer à l'assureur tous les sinistres dont ils ont connaissance. Le preneur d'assurance doit fournir à l'assureur tous renseignements et tous documents prescrits par le contrat d'assurance. Les assurés autres que le preneur doivent fournir tous les renseignements et documents nécessaires à l'assureur, à la demande de celui-ci.

ARTICLE 9

Le jugement rendu sur une contestation née d'un préjudice causé par un véhicule automoteur n'est opposable à l'assureur, à l'assuré ou à la personne lésée, que s'ils ont été présents ou appelés à l'instance.

Toutefois, le jugement rendu dans une instance entre la personne lésée et l'assuré est opposable à l'assureur, s'il est établi qu'il a, en fait, assumé la direction du procès.

L'assureur peut mettre l'assuré en cause dans le procès qui lui est intenté par la personne lésée.

ARTICLE 10

Toute action de la personne lésée contre l'assureur, dérivant de la présente loi, se prescrit par trois ans, à compter du fait générateur du dommage.

Les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre un assuré interrompent la prescription de son action contre l'assureur. Les actes qui interrompent la prescription de l'action de la personne lésée contre l'assureur, interrompent la prescription de son action contre les assurés.

La prescription est interrompue à l'égard de l'assureur par toutes négociations entre l'assureur et la personne lésée; un nouveau délai de trois ans prendra cours au moment où l'une des parties aura notifié à l'autre, par exploit d'huissier ou par lettre recommandée, qu'elle rompt les négociations.

ARTICLE 11

Aucune nullité, aucune exception ou déchéance dérivant de la loi ou du contrat d'assurance ne peut être opposée par l'assureur à la personne lésée. L'assureur peut se réserver un droit de recours contre le preneur d'assurance et, s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations, d'après la loi ou le contrat d'assurance.

ARTICLE 12

En cas de transfert de propriété du véhicule, le preneur d'assurance ou ses ayants-droit doivent, dans les huit jours, en aviser l'assureur.

ARTICLE 13

L'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, quelle que soit leur cause, ne peuvent être opposées par l'assureur à la personne lésée que pour les sinistres survenus au plus tôt après l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification par l'assureur d'un des faits susdits. Cette notification doit être faite par lettre recommandée à l'autorité administrative compétente pour recevoir les notifications relatives à l'assurance faisant l'objet de la présente loi.

Le délai prend cours le lendemain du dépôt de la lettre recommandée à la poste.

La notification ne peut se faire au plus tôt :

1. que le jour où la garantie aura pris fin à l'égard de l'assuré, s'il s'agit de la suspension;
2. que le jour de la notification par l'une des parties à l'autre, de la résiliation, de la dénonciation ou de l'annulation du contrat;
3. que le jour de l'expiration du contrat dans tous les cas non visés au (2).

ARTICLE 14

On ne peut déroger, par des conventions particulières, aux dispositions de la présente loi, sauf si cette faculté résulte de la disposition même.