

Ad 2634

RAPPORT

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'article 52^{bis}
du projet de loi fédérale sur la circulation des véhicules
automobiles et des cycles.

(Du 24 novembre 1931.)

Monsieur le Président et Messieurs,

Lors de la discussion de la loi sur les automobiles, le Conseil des Etats nous a demandé, en date du 17 septembre 1931, un rapport sur l'article 52 *bis* proposé par M. Klöti.

L'article 52 *bis* a son origine dans l'article 36, 5^e alinéa, ainsi conçu : « Si un tiers non autorisé a fait usage du véhicule sans la faute du détenteur, ce tiers est civilement responsable en lieu et place du détenteur ». Le tiers n'est donc responsable que si le détenteur n'a commis aucune faute. Si le détenteur néglige de prendre des précautions suffisantes pour que son automobile ne puisse être utilisé par des tiers non autorisés, c'est lui qui est responsable en premier lieu du dommage causé. C'est à lui aussi qu'il incombe de prouver qu'il a pris toutes les mesures de précaution nécessaires (art. 8 CC). Le détenteur reste toujours responsable des dommages causés par son automobile lorsque celui-ci est conduit par une personne qu'il emploie au service du véhicule ou qui circule avec son consentement (art. 36, 6^e al.).

Si, malgré les précautions prises par le détenteur, un tiers non autorisé s'empare de l'automobile pour faire une course, c'est ce tiers qui est responsable du dommage causé par l'automobile, et cela selon les règles de la loi sur les automobiles et non pas du code des obligations. Le conducteur non autorisé n'est dégagé de la responsabilité civile que s'il prouve que le dommage est dû à des circonstances de force majeure ou à une faute grave du lésé ou d'un tiers, à l'exclusion de sa propre faute. Mais lorsque le conducteur non autorisé doit répondre lui-même du dommage causé, il en peut résulter un état de choses qui, du point de vue social, est peu sa-

tisfaisant, attendu qu'en règle générale le lésé se trouvera en face d'un débiteur insolvable ou en fuite. Souvent donc, il n'obtiendra rien. Il en est autrement du détenteur dont la solvabilité, de par les dispositions légales, est couverte par une société d'assurances. C'est ainsi qu'on a ressenti comme une nécessité sociale d'assurer la réparation du dommage dans le cas également où un tiers est lésé par un conducteur non autorisé et insolvable.

Au Conseil national, M. Bratschi avait proposé de rendre le détenteur également responsable, en premier lieu, des conséquences d'une course non autorisée, mais seulement dans les limites des sommes d'assurance prévues à l'article 50. Cette proposition, repoussée à la commission par 10 voix contre 8, fut reprise au Conseil national comme proposition de minorité; elle fut toutefois rejetée par 77 voix contre 76. Le résultat de cette votation justifie assez l'attention qu'il convient de vouer à cette question.

La commission du Conseil des Etats, ayant repris à son tour ce problème, chargea le département de justice et police de demander aux associations d'automobilistes si elles seraient disposées à conclure volontairement en faveur de leurs membres une assurance:

- 1° pour les dommages occasionnés par des conducteurs non autorisés et insolubles;
- 2° pour les dommages dont l'auteur ne peut être identifié;
- 3° pour les dommages causés par des automobiles pour lesquels il n'existe pas d'assurance de responsabilité civile.

A l'unanimité, les associations consultées se prononcèrent négativement. Nous ne saurions regretter cette attitude, car le gros inconvénient de cette solution eût été de ne pas couvrir par l'assurance le dommage causé par les véhicules appartenant aux automobilistes non organisés, qui sont très nombreux.

Par la suite, la commission du Conseil des Etats chercha une solution qui mît cette assurance entre les mains de la Confédération. La majorité se prononça pour la proposition suivante:

« 1. La Confédération contracte auprès des sociétés d'assurance autorisées à opérer en Suisse une assurance en faveur des personnes lésées, sans faute grave de leur part, par l'emploi d'un véhicule automobile, et qui ne peuvent obtenir une indemnité parce que l'auteur de l'accident n'a pas pu être identifié ou qu'il est sans ressources, ou parce que l'assurance de responsabilité civile pour le véhicule automobile fait défaut. Les prétentions de l'assuré se déterminent d'après la législation fédérale sur l'assurance en cas d'accidents.

2. Les primes pour cette assurance seront à la charge des détenteurs de véhicules automobiles assurés pour leur responsabilité civile.

3. Le Conseil fédéral fixe les limites de cette assurance et édicte les prescriptions d'exécution. »

M. Klöti présenta une proposition de minorité ainsi conçue :

« 1. La Confédération contracte auprès de sociétés d'assurances autorisées à opérer en Suisse une assurance en faveur des personnes lésées par l'emploi d'un véhicule automobile, qui ne peuvent obtenir une indemnité, entière ou partielle, parce que les auteurs de l'accident n'ont pas pu être identifiés ou qu'ils sont sans ressources, ou parce que l'assurance de responsabilité civile pour le véhicule automobile fait défaut.

2. L'indemnité totale se détermine d'après les articles 36 à 41 de la présente loi ; elle ne peut cependant excéder, lorsque des personnes sont tuées ou blessées, ni les sommes minimales assurées qui sont prévues à l'article 50, alinéas 1 à 3, ni les prestations prévues par la loi fédérale sur l'assurance obligatoire en cas d'accidents. En cas de dommage causé aux choses, le dommage immédiat est seul indemnisé ; l'indemnité ne doit pas excéder les sommes minimales assurées qui sont prévues à l'article 50, 4^e alinéa.

3. Il n'est pas accordé d'indemnité sur la base de cette assurance pour le dommage résultant de la mort ou de blessures de personnes obligatoirement assurées contre les accidents.

4. L'assureur a un droit de recours contre les personnes civilement responsables, dans les limites de ses prestations aux lésés.

5. Les frais de l'assurance seront prélevés sur la part du produit des droits d'entrée sur la benzine revenant à la Confédération.

6. Le Conseil fédéral règle les détails de l'assurance. »

Ces deux textes diffèrent entre eux en ceci que la majorité veut faire payer les primes aux automobilistes, tandis que la minorité entend les mettre à la charge de la Confédération. Le Conseil des Etats a renvoyé l'article 52 *bis* au Conseil fédéral pour nouvel examen et rapport.

Notre département de justice et police a réuni à cet effet, à Berne, le 28 octobre 1931, une conférence à laquelle étaient représentés le département fédéral des finances, le bureau fédéral des assurances, le Tribunal fédéral, la conférence des directeurs des compagnies suisses d'assurances contre les accidents, l'automobile-club de Suisse et le touring-club suisse.

La conférence examina en première ligne à combien se monteraient les primes :

- 1^o si l'assurance à conclure par la Confédération se limite aux courses non autorisées ;
- 2^o si elle s'étend aux accidents causés par des automobiles pour lesquels n'existe pas d'assurance de responsabilité civile ;

3° si elle comprend aussi les accidents provoqués par des automobiles dont le détenteur n'a pu être identifié.

Voici les réponses données à ces questions:

Le montant des primes varie selon qu'il s'agit de payer les prestations totales de la responsabilité civile ou simplement l'indemnité prévue par la législation fédérale sur l'assurance en cas d'accidents. Les prestations de la caisse nationale d'assurance en cas d'accidents s'élèvent à 60 pour cent environ des prestations totales de la responsabilité civile. En se fondant sur les prestations de la caisse nationale, les primes pour la couverture des dommages prévus sous chiffres 1 à 3 sont:

- a. pour les camions automobiles et motocycles, de 1 fr. 50,
- b. pour les voitures de tourisme, de 2 fr. 50.

Il serait possible de procéder à une gradation selon la grandeur des voitures, par exemple, pour les voitures de tourisme, 2 francs, 2 fr. 50 et 4 francs, selon qu'il s'agit de voitures petites, moyennes ou grandes.

Pour les automobiles étrangers, il y aurait lieu de prévoir une prime uniforme de 20 à 30 centimes.

Comme l'indication des primes pour cette assurance est très arbitraire, le contrat que la Confédération viendrait à conclure avec une ou plusieurs sociétés d'assurances devrait contenir une clause de participation aux bénéfices et être dénonçable déjà au bout de peu d'années.

Si, au lieu de tabler sur la loi concernant l'assurance-accidents, on accordait les indemnités résultant de la responsabilité civile, le montant des primes augmenterait dans la proportion de 60 à 100. Si l'assurance était limitée aux courses non autorisées, la prime se réduirait de 20 à 25 pour cent.

La conférence examina en outre si l'assurance devait se limiter aux risques mentionnés sous chiffre 1 ou s'appliquer aux chiffres 1 à 3. Les opinions furent partagées. Alors que les uns auraient voulu viser tous ces risques, d'autres demandèrent, non sans raison, s'il était indiqué d'introduire une pareille assurance, vu les conséquences qui pouvaient en résulter.

Après avoir étudié à fond la question, nous avons l'honneur de vous proposer de rédiger l'article 52 *bis* comme il suit:

Assurance spéciale.

1. La Confédération conclut auprès de sociétés d'assurances autorisées à opérer en Suisse une assurance en faveur des personnes tuées ou blessées à la suite de l'emploi d'un véhicule automobile par un tiers non autorisé, sans la faute du détenteur. Ces personnes ne seront assurées qu'en tant que le tiers répond des dommages conformément à l'article 36.

2. Les prestations de l'assurance sont déterminées d'après les règles de l'assurance obligatoire en cas d'accidents. Les personnes soumises à cette dernière ne pourront prétendre à aucune indemnité en vertu du présent article.

3. Les personnes transportées sur un véhicule conduit par un tiers non autorisé et qui ont connaissance de ce fait ne peuvent exercer aucune action contre la société d'assurances.

4. L'assureur a un droit de recours contre les personnes civilement responsables, dans les limites de ses prestations au lésé.

5. Les frais de l'assurance seront prélevés sur la part du produit des droits d'entrée sur la benzine revenant à la Confédération.

Notre proposition limite l'assurance aux dommages causés par des *conducteurs non autorisés*. En revanche, l'extension de l'assurance aux dommages causés par des véhicules automobiles pour lesquels il n'y a pas d'assurance de responsabilité civile ou dont le conducteur ne peut être identifié nous paraît superflue pour plusieurs raisons. Il convient de remarquer en premier lieu que la proposition Bratschi, qui constitue le point de départ de toute cette question, envisageait seulement la réparation des dommages résultant de courses non autorisées. Quant aux cas où l'assurance légale de responsabilité civile fait défaut, il est d'autant moins nécessaire de les comprendre dans l'assurance spéciale que, selon l'article 49 du projet, toute suspension ou cessation de l'assurance doit être annoncée à l'autorité cantonale. La société d'assurances demeure responsable aussi longtemps que cette communication n'a pas été faite et, après cette communication, pendant quatorze jours à compter de la réception de l'avis par l'autorité cantonale. Toutefois, au cours de ce délai, l'autorité cantonale peut faire retirer le permis de circuler et les plaques de contrôle. Selon nos renseignements, un délai de 14 jours doit être tenu pour suffisant. Sous le régime de la nouvelle loi, les automobiles dont le permis n'a pas encore été renouvelé ne pourront donc plus circuler, au commencement de l'année, alors que le détenteur n'est plus assuré contre les risques de la responsabilité civile. Il ne reste dès lors plus que les cas du véhicule circulant sans permis ni plaques de contrôle ou muni de plaques appartenant à une autre voiture. Le premier cas ne se produit pour ainsi dire jamais et le second, très rarement, à ce que nous savons de source autorisée. Il n'est donc pas indiqué de prévoir une assurance spéciale pour des cas aussi exceptionnels. Au contraire, dès l'instant où les conséquences d'un accident seraient couvertes par l'« assurance fédérale », on verrait peut-être augmenter le nombre des cas de la seconde catégorie. D'ailleurs, si l'on voulait étendre ainsi le champ de l'assurance, il serait logiquement tout aussi désirable d'y comprendre le cas où la responsabilité du détenteur n'entre pas en ligne de compte, parce que l'accident est dû à la force majeure ou à une faute grave d'un tiers insolvable.

Selon nous, il ne faudrait pas non plus étendre l'assurance aux cas où le conducteur cherche à se soustraire par la fuite à sa responsabilité. Et cela, notamment pour deux raisons. Tout d'abord, il est rare que l'auteur de l'accident ne puisse être atteint. La police dispose aujourd'hui de tels moyens d'investigation qu'elle parvient presque toujours à l'identifier. C'est ainsi, par exemple, qu'en 1930, il ne s'est pas produit dans le canton de Berne un seul accident dont on ne soit parvenu à retrouver l'auteur. L'introduction d'une assurance spéciale ne pourrait d'ailleurs que nuire au résultat des enquêtes de police. D'autre part, un motif d'ordre plutôt psychologique s'oppose à l'introduction de cette assurance. On peut craindre, en effet, que si le lésé était indemnisé de toute façon, certains automobilistes peu consciencieux ne voient plus de motifs suffisants pour s'arrêter en cas d'accident. Du moment où la Confédération indemniserait le lésé chaque fois que l'auteur de l'accident ne peut être identifié, ils n'auraient d'autre souci que de prendre le large pour se soustraire aux poursuites pénales et échapper ainsi au risque de se voir retirer le permis de conduire. Cela ne doit pas être. Le législateur a le droit de supprimer tout ce qui est susceptible d'entraîner de pareilles conséquences. Or ce serait aller précisément à fins contraires que de vouloir étendre l'assurance aux accidents provoqués par des automobilistes inconnus. Enfin, on peut aussi objecter que si ce cas doit rentrer dans l'assurance, il devrait en être de même pour d'autres encore (cas dans lesquels le lésé n'obtient aucune réparation de dommage, lorsqu'il y a force majeure, etc.).

Ce sont les raisons pour lesquelles nous estimons qu'il convient de limiter l'assurance aux courses non autorisées, ainsi que le prévoyait déjà la proposition Bratschi.

L'assurance trouve sa justification dans des raisons d'ordre purement social. Le lésé doit avoir la garantie qu'il sera indemnisé, ce qui ne signifie pas toutefois qu'il faille lui accorder les prestations entières résultant de la responsabilité civile (réparation du dommage total, réparation morale). Il ne doit recevoir que ce qui est nécessaire du point de vue social. Ainsi les prestations de l'assurance doivent être déterminées d'après les normes en vigueur pour l'assurance obligatoire en cas d'accidents, ce qui réduit sensiblement la prime à payer par la Confédération. Les personnes soumises à l'assurance obligatoire contre les accidents ne toucheront aucune indemnité en application de l'article 52 *bis*.

Quant à la disposition suivant laquelle les personnes qui prennent place dans un automobile conduit par un tiers non autorisé et qui ont connaissance de ce fait, ne peuvent exercer aucune action contre la société d'assurances, elle se justifie d'elle-même.

Il est possible que le conducteur non autorisé, insolvable au moment de l'accident, s'enrichisse par la suite. Dans ce cas, l'assureur doit pouvoir

exercer un droit de recours contre la personne civilement responsable, dans les limites de ses prestations au lésé.

En ce qui concerne les frais de l'assurance, nous sommes d'avis qu'ils doivent être prélevés sur la part des droits d'entrée sur la benzine revenant à la Confédération. Ce faisant, nous nous en tenons à la solution que nous avons acceptée en principe dans l'arrêté fédéral concernant la répartition des droits d'entrée sur la benzine. Sur ce point aussi, en effet, il y a une relation effective entre les prestations des automobilistes et celles que fournira la Confédération à la fois au profit des automobilistes et dans un intérêt social.

Si la prime pour les automobiles suisses est de 2 francs en moyenne (camions automobiles et motocycles 1 fr. 50, voitures 2 fr. 50) et que l'on table pour l'avenir sur un effectif de quelque 150,000 véhicules automobiles, le montant des primes pour les automobiles suisses sera de 300,000 francs. A ce chiffre vient s'ajouter la prime pour les voitures étrangères; si nous comptons 200,000 automobiles étrangères à raison d'une prime (largement calculée) de 30 centimes, nous obtenons une somme de 60,000 francs. En limitant l'assurance aux courses non autorisées, la somme totale de 360,000 francs se réduit d'au moins 20 pour cent et tombe à environ 280,000 francs. La dépense totale qu'assumera la Confédération pour l'assurance à conclure sera sans doute encore plus faible, cette assurance ne devant s'étendre qu'aux dommages subis par des personnes et non pas aux dommages matériels. Il demeure entendu que les chiffres précités ne sont qu'approximatifs, mais ils tiennent compte, dans une certaine mesure, du développement de la circulation automobile.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 24 novembre 1931.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

HÆBERLIN.

Le chancelier de la Confédération,

KAESLIN.

RAPPORT du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'article 52bis du projet de loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles. (Du 24 novembre 1931.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1931
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	48
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	2634
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	02.12.1931
Date	
Data	
Seite	683-689
Page	
Pagina	
Ref. No	10 086 436

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.