

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1972 Nr. 158

A. TITEL

*Verdrag inzake de wet welke van toepassing is op
verkeersongevallen op de weg;
's-Gravenhage, 4 mei 1971*

B. TEKST

De tekst van het Verdrag is geplaatst in *Trb.* 1971, 118.

C. VERTALING

D. GOEDKEURING

Zie *Trb.* 1971, 118.

E. BEKRACHTIGING

In overeenstemming met artikel 16, tweede lid, van het Verdrag heeft de volgende Staat een akte van bekrachtiging bij het Ministerie van Buitenlandse Zaken van het Koninkrijk der Nederlanden nedergelegd:

Frankrijk 7 februari 1972

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1971, 118.

Het Verdrag is nog niet in werking getreden.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1971, 118.

In oktober 1969 is door de heer Eric W. Essén, Rapporteur van de Commissie tijdens de Elfde zitting van de Haagse Conferentie voor Internationaal Privaatrecht, welke in het bijzonder belast was met de vaststelling van de teksten van het onderhavige Verdrag, een toelichtend rapport opgesteld. De tekst van het rapport luidt als volgt:

Rapport explicatif

A. Introduction

1. La Dixième session de la Conférence de La Haye avait, sur proposition de la délégation du Royaume-Uni, prié la Commission d'Etat et le Bureau Permanent d'examiner l'opportunité de porter la question de la compétence juridictionnelle et législative en matière d'actes illicites (délicts et quasi-délicts) à l'ordre du jour de la Onzième session (1968) ou d'une des Sessions suivantes (Acte Final, Partie B, sous IV, 1a).

2. En exécution de cette décision, le Bureau Permanent entreprit des travaux préparatoires et, en janvier 1967, envoya aux Gouvernements deux documents:

a. Un document préliminaire No 1 intitulé Memorandum relatif aux actes illicites en droit international privé, établi par Bernard M. Dutoit, alors Secrétaire au Bureau Permanent;

b. Un document préliminaire No 2 contenant un Questionnaire à l'intention des Gouvernements.

Le Bureau Permanent demanda ensuite aux Gouvernements de lui faire parvenir leurs observations, lesquelles furent réunies dans un document préliminaire No 3 et communiquées d'avance aux Membres de la Commission spéciale qui avait été appelée à discuter les réponses au Questionnaire.

3. La Commission spéciale a siégé au Bureau Permanent de la Conférence de La Haye du 16 au 21 octobre 1967 et du 22 avril au 4 mai 1968. Elle nommait Président M. Y. Loussouarn, Professeur à la Faculté de droit et des sciences économiques de Paris et Vice-présidents pour la Première session M. K. M. H. Newman, Assistant Solicitor, Lord Chancellor's Office, House of Lords, et pour la deuxième session, à laquelle M. Newman fut empêché d'assister, M. W. L. M. Reese, Director Parker School of Foreign and Comparative Law, Columbia Law School. Au cours de la deuxième session, le soussigné fut chargé de la tâche de rédiger le rapport de la Commission spéciale.

4. Les discussions de la Commission spéciale ayant révélé que le domaine des actes illicites est trop vaste et hétérogène pour être traité dans une seule convention, il a été décidé de mettre à l'étude en premier lieu les accidents de la circulation routière, le problème

de la responsabilité des fabricants pour leurs produits (products liability) devant être traité ultérieurement. Les travaux de la Commission spéciale relatifs à la première matière ont abouti à l'établissement d'un avant-projet de convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière.

Signalons dans cet ordre d'idées que la Onzième session a prié la Commission d'Etat et le Bureau Permanent d'examiner l'opportunité de porter la question de la responsabilité des fabricants pour leurs produits à l'ordre du jour de la Douzième session ou d'une des sessions suivantes ¹⁾.

5. En partant de l'avant-projet élaboré par la Commission spéciale ainsi que des observations des Gouvernements relatives à cet avant-projet, la Deuxième commission de la Onzième session de la Conférence s'est vu confier la mission d'élaborer un projet définitif. Elle était présidée par M. Y. Loussouarn, MM. W. L. M. Reese et E. W. Essén ayant également été confirmés dans leurs fonctions respectives de Vice-président et de Rapporteur. Tout en respectant la structure générale de l'avant-projet, la Commission y a apporté cependant un certain nombre de changements et a soumis à la séance plénière, qui l'a approuvé, un projet de convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière.

B. Aperçu général

1. La convention traite uniquement de la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière, les problèmes de compétence judiciaire, de reconnaissance et d'exécution des décisions en cette matière ont été laissés hors de la convention.

2. La convention est divisée en 21 articles, dont les deux premiers définissent le champ d'application de la convention. Le troisième article donne la règle principale et les articles 4 à 6 les exceptions à cette règle générale. L'article 7 traite de l'importance des règles locales de circulation et de sécurité, l'article 8 délimite le domaine de la loi applicable et l'article 9 concerne l'action directe. L'article 10 contient la clause traditionnelle relative à l'ordre public. En vertu, de l'article 11, la convention constitue une loi uniforme de droit international privé sans aucune restriction. Les articles 12 à 14 traitent des problèmes posés par les pays à systèmes juridiques non unifiés. L'article 15 règle le rapport de la convention avec d'autres conventions et les articles 16 à 21 sont consacrés aux clauses finales.

3. Le champ d'application de la convention est, selon l'article premier, de déterminer la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière,

¹⁾ Acte Final, Partie C, sous a. (zie rubriek J van Trb. 1969, 94).

quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître. Par accident de la circulation routière la convention entend tout accident concernant un ou des véhicules, automoteurs ou non, et qui est lié à la circulation sur la voie publique, sur un terrain ouvert au public, ou sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter.

Toutefois, il a été jugé utile d'exclure, dans l'article 2, du champ d'application de la convention toute question ayant trait à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules, à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue d'assurer l'entretien de la voie ou la sécurité des usagers et aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant. La convention ne s'applique pas non plus aux recours entre personnes responsables, aux recours et aux subrogations concernant les assureurs, ainsi qu'aux actions et aux recours exercés par ou contre les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale ou autres institutions analogues et les fonds publics de garantie automobile, ainsi qu'aux cas d'exclusion de responsabilité prévus par la loi dont relèvent ces organismes.

4. Le troisième article donne la règle principale de la convention, à savoir la compétence de la loi du lieu de l'accident, conformément à la pratique de la majorité des Pays membres de la Conférence de La Haye. Le détermination du lieu de l'acte ne prête guère à difficulté en matière d'accidents de la circulation, le lieu de l'acte fautif étant presque toujours le même que celui où s'est produit le dommage. Pour les cas exceptionnels d'une dissociation entre ces deux éléments, la Conférence a choisi comme critère déterminant le lieu de l'accident, c'est-à-dire le lieu du fait dommageable, étant donné qu'il est le plus facile à déterminer. En effet le principe pilote des travaux de la Conférence a été de faire une convention destinée, non pas seulement au juge, mais avant tout au justiciable et à son conseil, la quasi-totalité des différends nés des accidents étant réglée sans intervention du juge. Dès lors, la solution doit être simple, précise et facile à appliquer.

5. La Conférence n'a pas estimé utile d'adopter la règle de l'application de la loi du lieu de l'accident sans exceptions. Pour certains cas où les rattachements convergent vers une loi autre que celle du lieu du délit, elle a cru devoir instaurer une réglementation spéciale en faveur de la loi ainsi désignée. Ces exceptions, qui constituent une contribution nouvelle à la solution des conflits de lois en matière de responsabilité extra-contractuelle, figurent dans les articles 4, 5 et 6.

5.1. Dans l'avant-projet, les exceptions étaient essentiellement basées sur l'existence d'une résidence commune des parties en cause dans un pays autre que celui où l'accident était survenu. Le projet définitif, tout en conservant le critère de résidence habituelle comme

élément subsidiaire, a préféré retenir le lieu d'immatriculation du ou des véhicules. L'avantage de ce critère est d'être facile à déterminer et de réunir un certain nombre d'éléments de rattachement. En effet, le pays d'immatriculation coïncidera en général avec le pays de la résidence habituelle du conducteur et du propriétaire et du siège de la compagnie d'assurance.

Toutefois, il a été jugé nécessaire de garder la résidence habituelle comme critère supplémentaire. D'une part, l'immatriculation n'est prise en considération que si elle concorde avec la résidence habituelle soit du propriétaire, soit du détenteur, soit du conducteur du véhicule. Sans une telle concordance, l'immatriculation serait essentiellement dépourvue de signification en tant qu'élément de rattachement. D'autre part, la résidence habituelle joue un certain rôle en ce qui concerne les passagers et les personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules. En ce qui concerne ces dernières personnes, il faut une coïncidence entre leur résidence habituelle et l'immatriculation pour qu'il y ait exception à la *lex loci*. Pour le passager, victime de l'accident, la loi du pays d'immatriculation ne remplace pas la loi du pays de l'accident dans les cas où le passager avait sa résidence habituelle dans ce dernier pays.

5.2. La convention diffère également de l'avant-projet dans la mesure où elle n'a pas maintenu une réglementation spéciale en matière de transport de personnes. En effet, l'avant-projet contenait un article sur le transport bénévole et un autre sur le transport onéreux, qui faisaient une distinction entre la relation interne, à savoir la relation entre le transporteur et le transporté, et la relation externe, à savoir la relation par exemple entre une personne dans le véhicule et une personne hors du véhicule. En conséquence de cette réglementation, l'avant-projet admettait l'application de différentes lois entre par exemple un passager et son conducteur d'une part et le passager et le conducteur d'un autre véhicule d'autre part, même si toutes ces personnes étaient impliquées dans le même accident.

Cette pluralité n'a pas été maintenue dans le texte définitif de la convention qui est plutôt caractérisé par un renforcement du principe d'unité. La même règle de conflit régit les relations internes et externes et tous les coauteurs sont soumis à la même loi en ce qui concerne leur responsabilité envers chaque victime. Une autre solution eût rendu impraticable les partages de responsabilité. Par contre, s'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles. En effet, le droit de chaque victime peut être déterminé séparément de celui des autres victimes, même si celles-ci portent leurs actions devant le même tribunal. Cette solution ¹⁾ a l'avantage de faciliter la prévisibilité car

¹⁾ V. Batiffol, «La Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé», *Revue critique de droit international privé*, 1969,233 et Loussouarn «La Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière», *Clunet*, 1967,17.

chaque victime peut se concentrer sur son propre cas sans avoir à se préoccuper de savoir si d'autres victimes agiront ou non et où se trouve éventuellement leur résidence habituelle respective.

La suppression de la réglementation spéciale en matière de transport de personnes a eu comme effet de faire accroître, par rapport à l'avant-projet, le rôle de la *lex loci*.

5.3. En établissant les exceptions à la *lex loci*, la convention distingue entre des dommages aux personnes et aux véhicules, traités dans l'article 4, et des dommages aux biens, traités dans l'article 5.

5.4. Eu égard à la complexité de la matière, il a fallu sérier, dans l'article 4, les différentes hypothèses en partant de la plus simple pour aboutir à la plus complexe. L'article 4a traite du cas où un seul véhicule est impliqué dans l'accident et où il est immatriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu. Dans ce cas la loi interne de l'Etat d'immatriculation est applicable à la responsabilité:

- envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule, sans qu'il soit tenu compte de leur résidence habituelle,

- envers une victime qui était passager, si elle avait sa résidence habituelle dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu et

- envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule, si elle avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

L'article 4b vise la situation où plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident. Dans ce cas les règles de l'article 4a ne sont applicables que si tous les véhicules sont immatriculés dans le même Etat. Il faut donc unité d'immatriculation pour écarter la compétence de la *lex loci*. L'article 4c traite de l'hypothèse où des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliquées dans l'accident. Dans ce cas il n'y a exception à la *lex loci* au profit de la loi d'immatriculation que si toutes ces personnes avaient leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation du ou des véhicules impliqués dans l'accident.

5.5. Quant aux dommages causés aux biens, l'article 5 distingue entre des biens transportés dans un véhicule et des biens se trouvant en dehors. Les biens transportés sont divisés en deux catégories, selon que le bien appartient au passager – dans quel cas la responsabilité est soumise à la même loi que celle régissant la responsabilité envers le passager – ou au contraire appartient à une autre personne. Dans ce dernier cas, la responsabilité suivra les règles de celle qui est invoquée envers le propriétaire du véhicule. Quant à la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules, c'est en principe la loi locale qui est applicable sauf en ce qui concerne les effets personnels de la victime, qui sont soumis à la loi

qui régit la responsabilité envers cette victime pour ses dommages corporels.

5.6. Pour les véhicules non immatriculés ou dont l'immatriculation est dépourvue de signification, la loi interne de l'Etat du stationnement habituel remplace, en vertu de l'article 6, celle de l'Etat d'immatriculation.

6. Si la loi applicable est une loi autre que celle du lieu de l'accident, il doit quand même, selon l'article 7, dans la détermination de la responsabilité être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

7. L'article 8 précise le domaine de la loi applicable. La conférence a décidé de confier à la loi applicable le plus large domaine d'action possible. Tout ce que le droit civil assigne à la responsabilité délictuelle entrera donc dans ce domaine. Ainsi la loi applicable détermine par exemple les conditions et l'étendue de la responsabilité, les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité, l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation, les modalités et l'étendue de la réparation, la transmissibilité du droit à réparation, les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi, la responsabilité du commettant du fait de son préposé, les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, y compris le point de départ, l'interruption et la suspension des délais.

8. Un article spécial, l'article 9, a été consacré à l'action directe de la victime contre l'assureur du responsable afin de permettre à la victime d'en bénéficier dans le plus grand nombre de cas possibles. Ainsi elle est admise non seulement lorsqu'elle est prévue par la loi applicable à la responsabilité, mais aussi lorsqu'elle est admise par la loi du pays de l'accident, même si cette dernière loi n'est pas la loi de la responsabilité. Dans ce dernier cas le retour au principe de la loi du lieu de l'accident est donc admis, en faveur à l'action directe. Enfin, si aucune de ces lois ne connaît ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi du contrat d'assurance.

9. En conformité de la pratique de la Conférence de La Haye, la clause d'ordre public, contenue dans l'article 10, est très restrictive et ne permet d'écarter une loi déclarée compétente que si elle est manifestement incompatible avec l'ordre public.

10. La clause de l'ordre public a été admise, entre autres, comme une soupape de sûreté eu égard aux dispositions de l'article 11 qui font de la convention une loi uniforme de droit international privé sans aucune restriction. Ainsi l'application des articles 1 à 10 de la convention est indépendante de toute condition de réciprocité. La convention s'applique même si la loi applicable n'est pas celle d'un Etat contractant.

11. Les articles 12 à 14 sont destinés à résoudre les différents problèmes posés par les Etats à systèmes juridiques non unifiés.

11.1. Selon l'article 12 toute unité territoriale faisant partie d'un Etat à système juridique non unifié est considérée comme un Etat pour l'application des articles 2 à 11, lorsqu'elle a son propre système de droit concernant la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière.

11.2. Afin d'éviter que les Etats à systèmes juridiques non unifiés soient obligés d'appliquer la convention même à des accidents internes, l'article 13 dispose qu'un tel Etat n'est pas tenu d'appliquer la convention aux accidents survenus sur son territoire, lorsqu'ils concernent des véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de cet Etat.

11.3. L'article 14 contient une clause fédérale aux termes de laquelle un Etat à système juridique non unifié pourra déclarer que la convention s'étendra à tous ses systèmes de droit ou seulement un ou plusieurs d'entre eux et pourra à tout moment modifier cette déclaration.

12. Enfin, il a été estimé nécessaire de remédier autant que faire se peut aux conflits de conventions. A cet effet, l'article 15 dispose que la présente convention ne déroge pas aux conventions auxquelles les Etats contractants sont ou seront Parties et qui, dans des matières particulières, règlent la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

C. Commentaire par articles

Préambule

1. Conformément à la pratique de la Conférence de La Haye, le préambule est très bref. Il a deux buts principaux. L'un est de faire ressortir que la convention ne recouvre qu'en partie le domaine des actes illicites. En effet, ce domaine est trop vaste et trop hétérogène pour pouvoir utilement être traité dans une seule convention. La convention ne donne que des règles destinées à résoudre les conflits de lois relatifs à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière. En adoptant cette restriction, la Conférence s'est laissé guider par la considération que ce sont là les actes illicites les plus fréquents et dont la nécessité pratique de trouver une solution aux problèmes de conflits des lois s'est avérée la plus urgente en raison de l'accroissement rapide de la circulation interétatique. Le problème de la compétence législative en matière d'accidents de la circulation routière a aussi l'avantage d'être facile à délimiter et de se prêter assez aisément à l'unification.

2. En outre, il ressort du préambule que la convention n'a trait qu'à la désignation de la loi applicable. Les problèmes de compétence judiciaire, et de reconnaissance et d'exécution des décisions

en matière d'accidents de la circulation routière ont été laissés hors de la convention. En effet, ces deux dernières questions sont couvertes par la Convention sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière civile et commerciale. Une esquisse de projet de convention en cette matière, élaborée par le Bureau Permanent sur la base des directives données par un Sous-comité qui s'est réuni lors de la session de la Commission spéciale d'avril-mai 1968 sur les actes illicites, n'a pas été discutée au cours de la Onzième session.

Article premier

1. Cet article définit le champ d'application de la convention.

2. Reprenant les formules du préambule, l'alinéa premier stipule que la convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

2.1. La convention n'a trait qu'à la loi applicable à la responsabilité civile, par opposition à la responsabilité pénale.

La question s'étant posée de savoir si la loi applicable reste compétente quand l'action en réparation d'un délit est portée devant une juridiction répressive, la Conférence a estimé que la loi applicable ne peut être aucunement remplacée par une autre, lorsque la victime ou ses ayants droit se portent partie civile dans un procès pénal. En effet, le lien qui unit l'action civile à l'action publique est de nature essentiellement procédurale et n'empêche pas l'action civile de conserver sa nature propre. Par conséquent, la loi qui la gouverne en vertu de la convention doit continuer à s'appliquer, même devant les juridictions répressives. Cette solution est impliquée par le membre de phrase «quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître». La formule est très large et couvre même le cas où l'action en réparation serait tranchée dans une procédure administrative.

2.2. Il est d'usage de scinder en deux groupes très distincts les questions soulevées dans le domaine de la responsabilité civile: d'une part celles qui ont trait à la responsabilité contractuelle, d'autre part celles qui visent la responsabilité extra-contractuelle. Cette division a également été retenue dans la convention, laquelle ne s'applique qu'à la responsabilité extra-contractuelle.

Le terme utilisé signifie que la convention couvre dans son domaine non seulement la responsabilité civile qu'encourt une personne pour tout dommage qu'elle cause à autrui par sa faute, sa négligence ou son imprudence, mais également la responsabilité fondée sur le risque.

2.3. Comme la convention se limite à la responsabilité extra-contractuelle, le problème de la qualification surgit. La Conférence n'a pas estimé utile d'inclure une règle à cet effet dans la convention;

par conséquent, c'est aux règles générales de conflits de chacun des Etats contractants de s'appliquer à cet égard et dans la plupart des cas la qualification se fera donc selon la loi du for.

2.4. Cette solution a pourtant l'inconvénient d'ouvrir la porte – selon la qualification – à une application divergente de la convention dans des pays différents, particulièrement au cas de transport de personnes.

On distingue traditionnellement entre le transport bénévole et le transport à titre onéreux. En ce qui concerne tout d'abord le transport bénévole, qui présuppose la non-existence d'un contrat entre le transporteur et le transporté et qui tombe par conséquent sous le chapeau de la convention, le risque d'une divergence ne paraît pas très grand, étant donné que la notion de transport bénévole ne semble pas varier beaucoup entre les pays. Pour qu'il y ait transport bénévole, il faut en principe que le transporté ait été emmené dans le véhicule «par complaisance et gratuitement» (article 59 de la loi fédérale de la Confédération suisse sur la circulation routière). Dans certains pays, ce critère est maintenu très strictement, tandis que dans d'autres on admet comme bénévole un transport qui n'est pas entièrement gratuit, par exemple le transport d'une personne qui partage avec le conducteur une partie des frais.

La différence de point de vue est plus grande en ce qui concerne le transport à titre onéreux. Cette notion est le revers de la notion de transport bénévole. Pour qu'il y ait transport à titre onéreux, il faut donc qu'un contrat ait été passé entre le responsable et la victime.

Le cas type est le transport par autocar. Un contrat de transport existe en principe lorsqu'aucune des parties n'a entendu rendre à l'autre un service gratuit. S'il y a une clause expresse relative à la responsabilité, il semble communément admis que la responsabilité née de cette clause soit contractuelle et, par conséquent, hors du domaine de la convention. Dans d'autres cas, l'interprétation pourrait être moins uniforme. La responsabilité du transporteur onéreux étant considérée, par exemple en France, comme contractuelle même sans clause expresse, le juge français écartera sur ce point l'application de la convention. Dans d'autres pays, on appliquera la convention en considérant qu'il s'agit d'une responsabilité délictuelle. D'autres systèmes juridiques admettent la possibilité d'un choix des responsabilités délictuelle et contractuelle et permettent à la victime d'invoquer soit la loi du contrat, si elle se place sur le terrain de la responsabilité contractuelle, soit la loi désignée par la convention, si elle met en jeu la responsabilité délictuelle. D'autres systèmes enfin permettent d'invoquer simultanément les deux lois (par exemple: droit suisse).

Cette divergence pourra, dans ce cadre limité, donner lieu à une application boiteuse de la convention, ce qui ouvrirait dans une certaine mesure une possibilité de «forum shopping» de la part de la victime. Toutefois, il y a lieu de souligner que ces inconvénients paraissent

sent plutôt théoriques que pratiques. D'ailleurs ils sont inévitables, du moment qu'il a été estimée inacceptable d'imposer des qualifications aux juges nationaux. De plus, la convention perdrait une grande partie de son utilité pratique, si on avait exclu la matière du transport de personnes ou de marchandises.

2.5. La question de savoir si les parties ont la possibilité de choisir la loi applicable n'est pas résolue par la convention. Il dépend donc de la loi du for de savoir si un contrat déterminant la loi applicable aura comme conséquence que toutes les relations entre parties deviennent d'ordre contractuel ou en tout cas soumises à la loi du contrat, ou si une partie de leurs relations peut être non contractuelle et par conséquent soumise aux règles de la convention, sans égard au choix des parties. Il dépend également de la loi du for de savoir si les parties à un litige en matière de responsabilité extra-contractuelle peuvent tomber d'accord après l'accident sur la loi applicable et si un tel accord doit être exprès ou s'il peut être tacite.

2.6. La convention n'est pas incompatible avec le système de carte d'assurance internationale, dite «carte verte», étant donné que ce système ne comporte qu'un engagement de la part de l'assureur de couvrir la responsabilité de l'assuré à l'égard des tiers, telle qu'elle sera définie par la loi qui peut être applicable dans l'espèce.

2.7. La convention ne se prononce pas sur le problème dit du cumul des responsabilités contractuelle et délictuelle. En conséquence, si selon les normes du for la victime a une option entre une action contractuelle et une action délictuelle, elle peut agir à son choix sur le terrain des deux types de responsabilité. Ainsi, si la loi du contrat satisfait le lésé, celui-ci usera de l'action de la responsabilité contractuelle; par contre, s'il y a une limitation de la responsabilité incluse dans le contrat, la convention s'appliquerait dans une action en responsabilité délictuelle pour déterminer la loi applicable à celle-ci.

3. Le deuxième alinéa donne la définition de l'expression «accident» de la circulation routière.

3.1. La notion même d'accident n'a pas été définie. Elle a été prise au sens courant du mot, à savoir un événement dommageable.

Si, au cours d'un transport, les bagages d'un passager sont perdus, il ne s'agit pas d'un accident de la circulation routière. Ce cas est donc hors du domaine de la convention.

3.2. La convention n'a trait qu'à la circulation routière (que le terme anglais *traffic* implique), ce qui exclut de son champ d'application les circulations aérienne, ferroviaire, fluviale et maritime. En effet, ces matières ont fait l'objet déjà d'un certain nombre de conventions qui excluent presque complètement la possibilité de

conflits de lois concernant les délits y afférents. De plus, traditionnellement, la Conférence de La Haye s'abstient d'interférer dans le domaine d'organisations plus spécialisées. Il y a lieu de signaler d'ores et déjà que les relations entre la présente convention et les autres conventions qui, dans des matières particulières, règlent la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière sont régies par l'article 15. Aux termes de cet article, la présente convention ne déroge pas à ces autres conventions spéciales.

3.3. Le mot «concernant» (tout accident concernant un ou des véhicules) a été choisi afin de ne pas restreindre la convention au seul cas où le véhicule est l'agent actif de l'accident. La convention inclut donc les dommages subis ou causés par un véhicule passif. Ainsi la convention couvre les dommages causés à un véhicule passif par un piéton, un animal ou un objet, ou inversement par un véhicule passif à un usager de la route. La définition a donc un sens large.

3.4. La notion de véhicule a également un sens large et comprend tout moyen de locomotion, qu'il soit automoteur ou non. Le dommage peut donc être lié aussi bien à un véhicule automoteur qu'à une bicyclette, un traîneau, une voiture d'enfant, une remorque, même non attelée, etc. Il en est de même pour un véhicule hippomobile ou pour un animal seul, à condition qu'il puisse être considéré comme un moyen de locomotion, c'est-à-dire s'il sert au transport d'une personne ou d'un objet. La convention couvre également des accidents impliquant un véhicule qui est lié à une voie ferrée, s'il se relie à la circulation routière comme un dommage causé par un tramway ou un train sur un passage à niveau. A fortiori les trolleybus, qui ne sont pas sur rail, mais guidés par des câbles, entrent dans le champ de la convention. Compte tenu de la formule employée, elle devrait à l'avenir comprendre aussi les aéroglisseurs circulant sur le sol.

3.5. L'accident doit être lié à la circulation. Cette notion n'a pas été définie. Elle implique en général que l'un des véhicules ou l'une des personnes impliquée dans l'accident soit en mouvement. Toutefois, il a été reconnu que la notion pouvait également comprendre les véhicules en stationnement sur la voie publique. La convention couvre aussi le cas où le dommage est causé à l'extérieur de la voie publique, par exemple lorsqu'un véhicule sort de la route et endommage une maison. Sont également considérés comme accidents de la circulation des dommages causés par des pierres projetées dans une maison par une voiture en marche. Par contre, la convention exclut le cas où des émeutiers lapident des voitures en stationnement, ou quand une voiture piégée explose à l'arrêt.

L'expression «lié à la circulation» a donc un sens large et la Conférence s'attend à ce qu'il lui soit donné une interprétation extensive. Elle n'implique pas l'exigence d'un lien de causalité.

3.6. En formulant la définition du lieu de l'accident, la Conférence s'est inspirée du texte de l'article 2, alinéa 1 de l'annexe 1 à la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. A l'instar de cette disposition, le texte de la présente convention vise la circulation sur «la voie publique, sur un terrain ouvert au public, ou sur un terrain non public, mais ouvert à un certain nombre de personnes ayant le droit de le fréquenter». Cette énumération couvre à peu près tous les lieux où peut se trouver un véhicule, tels que, par exemple, des ports, des gares, des cours intérieures des usines ou magasins, des places de camping et autres lieux où des personnes sont admises. La définition paraît également couvrir un accident survenu dans une rue interdite aux véhicules.

Article 2

1. Cet article exclut en six numéros certaines matières du champ d'application de la Convention.

2. D'après le No 1, la Convention ne s'applique pas à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules. Il a été estimé que le particularisme de la matière qui rappelle la notion américaine de «products liability», s'oppose à ce que la convention sur les accidents de la circulation routière cherche à couvrir également les responsabilités des fabricants de véhicules automobiles pour les dommages causés par les vices de leurs produits, etc. En outre il y a lieu de signaler que la Onzième session a prié la Commission d'Etat et le Bureau Permanent d'examiner l'opportunité de porter en premier lieu la question de la responsabilité des fabricants pour leurs produits à l'ordre du jour de la Douzième session ou d'une des sessions suivantes.

L'exclusion vise non seulement la responsabilité de celui qui a fabriqué ou vendu un véhicule entier, mais également la responsabilité du fabricant, vendeur etc. d'une partie d'un véhicule, par exemple le fabricant d'un pneu.

3. Selon le No 2, la convention ne s'applique pas à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue d'assurer l'entretien de la voie ou la sécurité des usagers. Etant donné qu'il s'agit dans la plupart des cas de la responsabilité d'un service public d'un Etat, d'une collectivité publique ou d'un concessionnaire public pour laquelle on ne concevrait pas qu'une autre loi fût applicable que celle de l'Etat où l'accident est survenu, il a été estimé préférable de laisser cette matière en dehors du domaine de la convention.

Le deuxième membre de phrase a été ajouté pour couvrir les cas où la personne tenue à l'entretien est différente du propriétaire, à savoir un locataire, un usufruitier, etc.

Le membre de phrase visant «la sécurité des usagers» tient compte de la situation de certains pays, comme la République Fédérale d'Allemagne, où la législation opère une distinction entre la responsabilité pour le maintien de la route en bon état et la responsabilité pour la sécurité sur la route.

4. Aux termes du No 3, la convention ne s'applique pas aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant. En effet, il a été estimé inopportun de régir cette matière par la convention, particulièrement en raison du fait que la question de la responsabilité des parents du fait de leurs enfants ou du mari pour sa femme, etc. touche de près au droit de la famille.

4.1. La notion de responsabilité du fait d'autrui n'a pas été définie dans la convention. Le terme employé est emprunté de la classification basée sur l'article 1384 du Code civil français, qui vise notamment la responsabilité des père et mère du fait de leurs enfants, la responsabilité des professeurs, des moniteurs et des dirigeants de colonies de vacances du fait des enfants confiés à leur surveillance, la responsabilité des artisans du fait de leurs apprentis et la responsabilité des maîtres et commettants du fait de leurs domestiques et préposés. La qualification de la notion se fera selon les règles générales de conflits, c'est-à-dire le plus souvent par la loi du for, sur la base des exemples ainsi donnés.

4.2. En ce qui concerne plus particulièrement la responsabilité des parents du fait de leurs enfants, la Conférence a estimé que celle-ci devrait toujours être exclue de la convention, même dans les pays où il ne s'agit pas directement d'une responsabilité du fait d'autrui. Ainsi, par exemple en droit allemand, les parents sont responsables de leur propre faute pour avoir mal surveillé les enfants. En droit français, par contre, les parents sont présumés avoir mal surveillé leurs enfants, mais ils peuvent apporter la preuve contraire. De toute façon, en droit allemand comme en droit français, les parents sont responsables du fait des enfants, car leur responsabilité ne peut être engagée que si un dommage est causé par les enfants.

Toute question relative à la qualité de parent ou d'enfant est hors de la convention. C'est la loi selon les normes du for régira le statut personnel, qui décidera, par exemple, de l'âge de la majorité.

Il y a lieu de signaler que tout ce qui a trait à la responsabilité du fait des choses reste dans le domaine de la convention, et l'exemple le plus pratique dans ce contexte est la responsabilité du propriétaire d'un animal pour le dommage causé par celui-ci.

4.3. L'exclusion de la responsabilité des parents du fait de leurs enfants ne signifie pas que la convention ne sera jamais applicable aux accidents causés par des enfants. Ces accidents sont couverts, mais la résidence habituelle des parents n'est pas prise en considération, par exemple dans les cas visés à l'article 4c, pour la détermination

tion de la loi applicable à la responsabilité, et la loi déclarée applicable en vertu de la convention ne gouverne pas la question de savoir si et dans quelle mesure il y a responsabilité des parents du fait de l'enfant (mais rien n'empêche que le droit commun soumette des questions à la même loi). Par ailleurs, si les parents sont propriétaires du véhicule, leur responsabilité pourrait être couverte de ce chef. De même, si le père est le commettant de son fils mineur, les dispositions de l'article 8, No 7 peuvent être applicables.

4.4. Etant donné que, dans certains pays, la responsabilité du propriétaire du véhicule tombe sous la notion de responsabilité du fait d'autrui, il a été nécessaire de mentionner expressément que la responsabilité du propriétaire – fondamentale en la matière – est entièrement couverte par la convention.

4.5. La convention s'applique également, par dérogation à l'exception du No 3, à la responsabilité du commettant du fait de son préposé, auteur d'un accident. La soumission du commettant à la loi applicable selon la convention est d'ailleurs affirmée par le No 7 de l'article 8. Sur la notion de commettant voir infra sous l'article 8, No 10.

5. Le No 4 de l'article 2 dispose que la convention ne s'applique pas aux recours entre personnes responsables.

5.1. En dépit du fait que la convention est fondée sur le principe de l'unité de la loi applicable en ce qui concerne la responsabilité des coauteurs, des cas peuvent se présenter où la responsabilité des différents coauteurs peut être régie par des lois différentes. Tel sera le cas, par exemple si, à la suite d'un accident englobant plusieurs auteurs et plusieurs victimes, ces dernières assignaient des coauteurs différents. Dans ces cas, le problème de la loi applicable au recours entre les coauteurs devient d'une complexité telle qu'il a été estimé préférable de la laisser de côté. En adoptant cette solution, la Conférence a également pris en considération le fait que le problème des recours entre corresponsables est, dans la Common Law, considéré comme de nature quasi-contractuelle. La convention exclut donc de son champ d'application tout problème de recours entre personnes responsables, même dans les cas où la responsabilité des coauteurs est régie par une seule loi.

6. Un problème spécial de recours se présente en matière d'assurances. Il y a, par exemple, le cas de subrogation de l'assureur aux droits de la victime qu'il a dédommée contre l'auteur du dommage, et le cas du recours de l'assuré, auteur de l'accident, ayant indemnisé le lésé contre son propre assureur. Toutes ces questions étant de nature contractuelle, la Conférence a décidé de les exclure expressément du champ d'application de la convention. Cette exclusion figure sous le No 5 de l'article 2.

6.1. En vertu du No 6, la convention ne s'applique pas non plus aux actions et aux recours exercés par ou contre les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale ou autres institutions analogues et les fonds publics de garantie automobile, ainsi qu'aux cas d'exclusion de responsabilité prévus par la loi dont relèvent ces organismes. En effet, ces cas relèvent en général du droit public.

6.2. En ce qui concerne les fonds de garantie automobile, il y a lieu de signaler que la constitution de tels fonds est prévue par l'article 9 de la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, afin d'indemniser les personnes lésées dans les circonstances où la responsabilité civile d'autrui est engagée pour le dommage, lorsque l'obligation d'assurance n'a pas été respectée ou lorsque la personne civilement responsable n'a pas été identifiée, ou encore dans des cas d'exclusion de l'assurance normale, à savoir où la personne s'est rendu maître du véhicule soit par vol ou violence, soit simplement sans l'autorisation du propriétaire ou du détenteur. C'est seulement les actions et recours relatifs aux fonds publics de garantie automobile qui tombent en dehors du champ d'application de la présente convention. Les fonds privés, tels qu'ils existent par exemple dans la République Fédérale d'Allemagne, ou en Suède, sont donc couverts par la convention.

Article 3

1. Cet article donne la règle principale de la convention, à savoir l'application de la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

2. En consacrant ainsi la solution, classique en matière d'actes illicites, de l'application de la *lex loci delicti commissi*, la convention se conforme à la pratique de la majorité des Pays membres de la Conférence de La Haye. Ce principe est reconnu dans la législation ou la jurisprudence des pays suivants: l'Autriche, la Belgique, le Danemark, l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie, la Yougoslavie et probablement aussi la Finlande. Aux Etats-Unis, la compétence de la loi locale avait également été affirmée depuis longtemps d'une manière générale; toutefois, l'arrêt *Babcock v Jackson* 12 N.Y. 2d 473, 191 N.E. 2d 279, 240 N.Y.S. 2d 743 (1963) peut avoir changé la situation.

3. En adoptant cette règle, la Conférence n'a pas invoqué des motifs théoriques à son appui. On ne s'est référé ni à l'idée qu'il s'agit, en matière d'accidents de la circulation routière, d'une obligation extra-contractuelle qui ne peut être localisée que par sa source, c'est-à-dire le fait juridique qui lui donne naissance, ni à l'idée qu'une personne qui se trouve dans un certain pays doit être protégée contre des dommages selon la loi en vigueur dans ce pays et que le responsable doit être soumis à la même obligation de réparation que les au-

tres. La Conférence a plutôt été animée d'un désir de créer de la clarté en la matière en adoptant une règle simple, claire et facile à appliquer. En effet, dans l'esprit de la Conférence, son travail a été de préparer une convention, non pas seulement destinée au juge, mais avant tout destinée aux justiciables et à leurs conseils pour qu'ils puissent, après un accident, prévoir plus aisément leurs droits. A titre d'exemple, il y a lieu de mentionner qu'une étude récente des assureurs suisses, communiquée à la Conférence par le Délégué suisse, M. Panchaud, a démontré qu'en Suisse, sur 1000 cas d'accidents avec dommages, 995 sont réglés sans intervention du juge. Dès lors, la solution doit être précise et pratique.

En adoptant l'article 3, la Conférence a pris position contre la tendance, manifestée en premier lieu dans la doctrine, de s'éloigner de la *lex loci*. En particulier, on a montré de la froideur envers des propositions d'instaurer, même dans des domaines très limités, le principe de la «proper law of the tort». Mais la règle se tourne également contre le système des pays, par exemple le Canada, Israël, le Japon, la République Fédérale d'Allemagne, le Royaume-Uni qui, avec des variantes différentes, combinent la *lex loci* avec la *lex fori*.

4. Un des avantages d'une convention limitée aux accidents de la circulation routière réside dans le fait que la détermination du lieu à prendre en considération ne prête guère à difficulté, le lieu de l'acte étant presque toujours le même que celui où s'est produit le dommage. L'hypothèse exceptionnelle d'une dissociation entre ces deux éléments ne méritait pas, de l'avis de la Conférence, une réglementation spéciale. Vu cette considération et étant donné que le lieu du fait dommageable est le plus facile à déterminer en matière d'accidents de la circulation, la Conférence l'a choisi comme critère principal pour la détermination de la loi applicable, même dans les cas rares où le dommage s'est réalisé ailleurs qu'en ce lieu. Pour exprimer cette idée, la convention se réfère à la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu. A supposer qu'une personne soit renversée par une automobile, qu'aucune lésion apparente n'en résulte et que la victime rentre chez elle, puis que, par la suite, les conséquences de l'accident se révèlent, il s'ensuit que la loi compétente sera celle du lieu de l'accident, non celle du domicile de la victime. De même, si un Autrichien est renversé par un véhicule en France, l'appréciation du dommage moral subi par ses parents, résidant en Autriche, en entendant la nouvelle de l'accident, se fera selon la loi française. Un autre exemple limite est celui de l'accident de Martelange, en Belgique, où un camion français transportant du gaz a explosé à 100 mètres de la frontière luxembourgeoise, ce qui a provoqué des dégâts au Luxembourg. Il a été admis que dans le sens de la convention, la loi luxembourgeoise devait être incompétente, bien que le dommage se soit produit au Luxembourg le fait dommageable s'étant produit en Belgique.

5. L'article 3 spécifie que la loi applicable est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu, c'est-à-dire qu'il ne sera pas question de consulter les règles de conflits de la loi désignée par cet article, pour suivre éventuellement le renvoi qu'elle effectuerait à la loi d'un autre Etat. La solution correspond à la pratique générale de la Conférence de La Haye, qui tend à exclure tout possibilité de renvoi dans des conventions ayant précisément pour objet d'éliminer les conflits de systèmes.

6. La Conférence s'est bornée à régler le problème de conflits des lois dans l'espace. Le problème de conflits de lois dans le temps n'a pas été résolu dans la convention; selon les règles généralement suivies en la matière, il sera donc soumis aux dispositions transitoires de la loi déclarée applicable en vertu de la convention.

7. Il y a lieu de signaler que l'avant-projet contenait une règle spéciale visant le cas où l'accident n'était pas survenu entièrement sur le territoire d'un seul Etat. Il ne s'agissait donc pas du cas où la cause de l'accident avait eu lieu d'un côté de la frontière et son effet de l'autre côté (l'accident de Martelange cité sous le No 4 ci-dessus). Il s'agissait plutôt de l'accident en un lieu où deux lois s'appliquent en même temps, sans qu'on puisse savoir laquelle préférer, ou bien de l'accident que l'on ne peut rattacher à aucun pays déterminé, parce que sa localisation est indéterminée. Tel est notamment le cas d'un accident à cheval sur la frontière ou, comme il a été fait remarquer par l'Expert luxembourgeois, d'un accident survenu dans une localité internationale, par exemple une localité divisée entre la Belgique, le Luxembourg et la France, ou dans un condominium, comme par exemple une route appartenant à la fois à la Belgique et au Luxembourg. Pour ces cas, l'avant-projet préconisait l'application du système juridique le plus approprié à la lumière de toutes les circonstances de l'accident (et de ses conséquences). Toutefois, il a été décidé de ne pas retenir cette disposition, étant donné d'une part que les cas visés étaient exceptionnels et, d'autre part, que la disposition, qui était influencée par la notion de la «proper law of the tort», était obscure et n'aidait pas à la détermination de la loi applicable.

Article 4

1. La Conférence n'a pas cru pouvoir adopter la règle de l'application de la *lex loci delicti* commisi sans aucune exception. Pour certains cas où les rattachements convergent vers une loi autre que celle du lieu du délit, elle a cru devoir instaurer une réglementation spéciale en faveur de la loi ainsi désignée. Ces exceptions, qui constituent une contribution nouvelle à la solution des conflits de lois en matière de responsabilité extra-contractuelle, figurent dans les articles 4, 5 et 6.

2. Dans l'avant-projet, les exceptions étaient essentiellement basées sur l'existence d'une communauté de résidence des parties en cause, dans un pays autre que celui où l'accident était survenu. Toutefois, cette solution s'est avérée trop compliquée. Il serait en effet difficile de fixer la loi applicable d'après la résidence habituelle de personnes aussi diverses que le conducteur, le propriétaire, le locataire, le passager, etc.

3. Afin de mieux préciser et limiter les exceptions, il a été décidé d'adopter l'immatriculation des véhicules impliqués comme critère fondamental des exceptions. L'avantage de l'immatriculation est d'être un critère plus facile à mettre en oeuvre que la résidence habituelle pour déterminer la loi applicable. De plus, l'Etat du lieu d'immatriculation coïncidera en général avec celui de la résidence habituelle du conducteur et du propriétaire ainsi que du siège de la compagnie d'assurance. Le critère de l'immatriculation a donc le mérite d'opérer une concentration d'un certain nombre d'éléments de rattachement.

Toutefois, l'immatriculation étant un critère purement formel, il a été jugé nécessaire de le doubler dans certains cas du critère réel de la résidence habituelle. Ainsi, comme il s'ensuit de l'article 6 in fine, dont le but est d'écarter les immatriculations dépourvues de signification, le critère d'immatriculation n'est pris en considération que s'il concorde avec la résidence habituelle soit du propriétaire, soit du détenteur, soit du conducteur du véhicule.

En outre, il a été estimé nécessaire de garder dans une certaine mesure la résidence habituelle comme rattachement en ce qui concerne certaines personnes dont les liens avec le véhicule sont fortuits ou inexistants, comme par exemple les passagers et les personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du véhicule. En ce qui concerne ces dernières personnes, il faut une coïncidence entre leur résidence habituelle et l'immatriculation pour qu'il y ait exception à la *lex loci*. La résidence habituelle du passager victime ne joue un rôle direct dans la détermination de la loi applicable que si elle se trouve dans le pays d'accident. Dans ce cas, elle a pour effet de contrebalancer l'immatriculation effectuée dans un autre pays et ramener l'affaire sous l'empire de la loi du lieu de l'accident.

Par contre, le conducteur, le détenteur, le propriétaire et toute autre personne ayant un droit sur le véhicule sont, sous réserve des dispositions de l'article 6, en principe tous identifiés avec le véhicule.

4. L'avant-projet de la Commission spéciale proposait une réglementation particulière de la responsabilité extra-contractuelle en matière de transport de personnes. Cette réglementation, contenue dans les articles 4 (transport bénévole) et 5 (transport à titre onéreux) – (voir également sous l'article premier No 2.4. ci-dessus), faisait une distinction entre la relation interne, à savoir la relation entre

le transporteur et le transporté, et la relation externe, à savoir la relation entre plusieurs véhicules concernés par l'accident, ou entre un conducteur et le passager d'un autre véhicule, ou entre un conducteur et un piéton. En conséquence de cette réglementation, l'avant-projet admettait l'application de différentes lois entre, par exemple, un passager et son conducteur d'une part et le passager et le conducteur d'un autre véhicule d'autre part, même si toutes ces personnes étaient impliquées dans le même accident.

Cette pluralité n'a pas été maintenue dans le texte définitif de la convention, qui est plutôt caractérisé par le principe d'unité. Les règles spéciales sur le transport ont été supprimées et la même règle de conflit régit les relations internes et externes. Ainsi, les personnes impliquées dans un et même accident sont toutes soumises à la même loi en ce qui concerne leur responsabilité envers la victime. Toutefois, le principe d'unité a été limité, pour des motifs pratiques, à la seule relation entre les coauteurs et chaque victime particulière. S'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles.

5. L'article 4 donne donc des exceptions du principe général de l'application de la loi du pays de l'accident. Il constitue – avec l'article 5 – l'apport le plus original de la convention, en remédiant à l'inconvénient de la compétence de la loi locale lorsque toutes les parties à un accident se rattachent à un pays autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu. L'idée est simple, mais sa mise en œuvre s'est avérée plus délicate en raison de la complexité de la matière et il a fallu sérier les hypothèses en partant de la plus simple pour aboutir aux plus complexes. Ainsi, l'article traite séparément des cas où un seul puis plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident et enfin où des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliquées dans l'accident.

6. L'article 4 vise uniquement les responsabilités pour dommages aux personnes et aux véhicules, alors que l'article 5 vise, ainsi qu'on le verra, la responsabilité pour d'autres dommages matériels.

7. L'article 4 se réfère à des véhicules ou à des personnes impliquées dans l'accident.

7.1. Le terme impliqué peut avoir deux sens en français¹⁾. Dans un premier sens, le terme fait intervenir une notion de culpabilité. Dans ce sens un véhicule serait impliqué dans l'accident lorsque la responsabilité à laquelle il peut donner lieu est mise en cause. Mais, dans le langage courant, ce mot peut également avoir un sens plus

¹⁾ Voir P. Robert, *Dictionnaire alphabétique et analogique de la langue française*. Impliquer: engager (quelqu'un) dans une affaire fâcheuse; mettre en cause une accusation (impliquer une personne dans une affaire; être impliqué dans un procès); mais le même dictionnaire renvoie aussi à «contenir», «inclure».

neutre, plus objectif. Dans ce dernier sens, un véhicule impliqué dans l'accident est un véhicule «inclus dans l'accident», «concerné par l'accident», «ayant pris part à l'accident» ou «y ayant joué un rôle». C'est ainsi que la loi fédérale suisse sur la circulation routière du 19 décembre 1958 emploie ce terme aussi bien pour des personnes «responsables» ou «à mettre en cause» que pour des personnes qui ne le sont certainement pas ¹⁾.

7.2. Les deux sens ont été employés dans l'article 4 de la convention. Dans les alinéas a et b le terme impliqué a un sens neutre, objectif, donné en anglais par l'emploi du mot «involved» dont la signification ne peut faire aucun doute à cet égard. Dans l'alinéa c au contraire, le terme impliqué est revêtu de son sens subjectif de culpabilité, ce qui explique qu'en anglais on emploie l'expression «involved and may be liable».

7.3. On pourrait certes soutenir que le terme impliqué suppose dans tous les cas une possibilité de mise en cause. Ce serait alors admettre qu'il existe des divergences fâcheuses entre les textes anglais et français qui soulèveraient un difficile problème de choix dont les conséquences pratiques seraient nettement marquées.

Prenons un exemple: un véhicule immatriculé en A, en stationnement régulier ou à l'arrêt à un feu rouge dans le pays C, est tamponné par un véhicule immatriculé en B. Selon la notion objective, il y a deux véhicules qui sont concernés par l'accident, qui prennent part (l'un activement, l'autre passivement) à l'accident, et l'on appliquera la loi de C, du lieu du délit, en raison de leurs immatriculations différentes. Par contre, vu sous l'angle de la culpabilité, un seul véhicule (le tamponneur) est impliqué dans l'accident. Si l'on retenait ce sens, on ferait alors application de la loi de A, où ce véhicule est immatriculé.

7.4. Nous estimons que la convention ne veut pas imposer ce dernier sens dans tous les cas. L'alinéa a de l'article 4 vise le cas où, dans la réalité des faits, constatée par les rapports de police, un seul véhicule a pris part à l'accident. C'est le cas simple du véhicule qui se jette dans un arbre ou qui écrase un piéton.

L'alinéa b vise le cas où deux ou plusieurs véhicules jouent un rôle dans l'accident, le cas le plus simple étant la collision de deux véhicules, même si l'un des deux se trouve en stationnement régulier.

¹⁾ Voir par exemple l'article 51, alinéa 2, deuxième et troisième phrases: «Ceux qui sont impliqués dans l'accident, mais en premier lieu les conducteurs de véhicules, avertiront la police. Toutes les personnes impliquées, y compris les passagers, doivent prêter leur concours à la reconstitution des faits».

Il est certain que toutes les personnes «impliquées» ne sont pas «à mettre en cause», par exemple le passager. D'autre part, on parle de «responsables impliqués» dans l'article 60 alinéa 2 de la même loi.

On ne donnera un sens de culpabilité à impliqué que dans le cas prévu à l'alinéa c, qui vise d'ailleurs non plus des véhicules mais des personnes physiques, des piétons, pour lesquels une recherche subjective se comprend, ne serait-ce que pour distinguer les piétons « qui ont joué un rôle dans l'accident » de simples « témoins de l'accident ».

7.5. Outre l'argument tiré du texte anglais « involved » dans les alinéas a et b, « involved and may be liable » dans l'alinéa c, on peut faire état d'un argument logique pour étayer notre interprétation. La « responsabilité d'un véhicule » est dans certaines lois une responsabilité objective. En cas de collision par exemple, on ne pourrait pas savoir si la responsabilité d'un véhicule peut être mise en cause avant d'avoir consulté la loi applicable établissant par exemple une responsabilité objective, alors qu'on ferait intervenir cette mise en cause de la responsabilité dans la détermination de la loi applicable. C'est d'ailleurs justement pour éviter un tel cercle vicieux qu'à la Onzième session on a préféré employer la notion objective « impliqué – involved » au lieu de recourir à la notion d'« auteur de l'accident » employée dans l'article 3 de l'avant-projet élaboré par la Commission spéciale. On notera, pour ce qui concerne l'alinéa c qui fait bien intervenir la notion de culpabilité, qu'il s'agit là du fait de personnes physiques et non pas de véhicules et que dans ce cas la responsabilité est rarement objective et suppose, quelle que soit la loi applicable, une certaine appréciation du rôle de la personne impliquée. Ainsi, comme nous l'avons dit, il convient de distinguer tout de suite entre les coupables possibles et les simples témoins dont la résidence n'a pas à intervenir dans la recherche de la loi applicable.

8. L'article 4 vise uniquement les cas où le ou les véhicules impliqués sont immatriculés. Les accidents impliquant des véhicules non immatriculés, ainsi que certains cas d'immatriculations multiples ou dépourvues de signification sont traités dans l'article 6. Il y a lieu d'observer qu'il faut également prendre en considération les véhicules mentionnés dans l'article 6 pour la détermination de la loi applicable. Ainsi un accident impliquant une auto et une bicyclette tombera, par le jeu combiné des articles 4 et 6, sous l'empire de l'article 4 alinéa b.

9. L'alinéa a de l'article 4 traite de l'hypothèse où un seul véhicule est impliqué dans l'accident.

Si ce véhicule est immatriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, c'est la loi interne de l'Etat d'immatriculation qui est applicable à la responsabilité, sous certaines conditions qui varient selon les situations. Ainsi l'alinéa a est divisé en plusieurs sous-alinéas réglant séparément la responsabilité d'abord envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule, puis envers une victime qui était passager et ensuite envers une victime se trouvant sur

les lieux de l'accident hors du véhicule. Enfin, il y a une disposition sur la pluralité de victimes.

9.1. Le premier sous-alinéa de l'alinéa a règle la responsabilité envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule.

9.1.1. Quand ces personnes sont victimes d'un dommage, leurs prétentions sont régies par la loi interne de l'Etat d'immatriculation, sans qu'il soit tenu compte de leur résidence habituelle. Si par exemple un véhicule immatriculé en Suède et conduit par une personne distincte du propriétaire circule au Danemark et se jette contre un arbre, la responsabilité dans les rapports entre le conducteur et le propriétaire relève de la loi suédoise. Ainsi, l'un des avantages de l'immatriculation comme critère de la loi applicable est qu'on évite toute scission dans les relations entre le conducteur, le détenteur et le propriétaire du véhicule.

Ces personnes sont donc, du point de vue de la loi applicable, entièrement assimilées au véhicule. En effet, les prétentions que le conducteur pourrait faire valoir contre le propriétaire, ou le propriétaire contre le conducteur n'ont pas de rattachement à la loi locale. Les liens avec le pays d'immatriculation sont en général plus sérieux, étant donné que ces personnes ont normalement leur résidence dans ce pays. Même si tel n'était pas le cas, par exemple si le véhicule avait été loué au cours d'une visite dans un pays étranger, le rattachement à la loi d'immatriculation serait quand même naturel, puisque cette loi est en général aussi le statut du contrat de louage. En outre, l'assurance est normalement contractée dans le pays d'immatriculation.

9.1.2. Le détenteur est la personne qui a la disposition matérielle du véhicule, sans se prétendre possesseur de celui-ci. Le détenteur peut disposer du véhicule à la suite d'une vente à tempérament ou en vertu d'un contrat de louage ou de gage, etc.

9.1.3. Le premier sous-alinéa vise le cas où le conducteur, le détenteur ou le propriétaire sont des victimes. Il y a lieu de signaler qu'il s'ensuit indirectement des dispositions du deuxième et du troisième sous-alinéa que ces personnes sont également assimilées au véhicule en tant que personnes responsables.

En ce qui concerne plus particulièrement le propriétaire ce qui vient d'être dit ne vaut que pour son rôle spécial de propriétaire. S'il est blessé comme passager, il suit la règle applicable aux passagers-victimes, et s'il est blessé sur les lieux de l'accident, hors du véhicule, il tombe sous le coup des dispositions du troisième sous-alinéa, etc.

9.2. Le deuxième sous-alinéa de l'alinéa a traite de la responsabilité envers une victime qui était passager dans le véhicule.

9.2.1. Cette responsabilité est régie par la loi du pays d'immatriculation, si le passager avait sa résidence habituelle dans un pays autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu. En utilisant l'imparfait (qui était passager), le texte se reporte au moment de l'accident pour savoir si à cette date la victime avait sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation ou dans un pays tiers.

Etant donné que les cas où le passager réside dans le pays de l'accident seront assez rares, la règle signifie de facto que la relation interne (voir sous le No 4 ci-dessus) est soumise, comme règle principale, à la loi du pays d'immatriculation quand un seul véhicule est impliqué dans l'accident. Pour le passager, le lieu de l'accident n'est plus à lui seul un élément de rattachement. Il faut qu'il coïncide avec la résidence habituelle du passager pour que la loi locale soit applicable. Pour les autres cas, à savoir quand le passager réside dans un pays autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, la loi du pays d'immatriculation est plus proche, car le passager et le responsable du véhicule ont en général leur résidence habituelle dans ce pays, où l'assurance a aussi été normalement contractée. De plus, le passager a la possibilité de prévoir et de s'accommoder au fait que la loi du pays de l'immatriculation sera applicable. C'est seulement dans le cas de voyages touristiques ou d'autres transport collectifs que cette loi peut paraître arbitraire. Toutefois, les parties ont la possibilité de s'entendre sur la loi applicable en concluant le contrat de transport. Quant aux autostoppeurs, il a été estimé que ceux-ci, en montant dans une voiture, acceptent par avance l'application éventuelle de la loi du véhicule. En outre, l'autostoppeur est protégé par le fait qu'on appliquera la *lex loci* quand le passager a sa résidence habituelle dans le pays de l'accident.

9.2.2. En ce qui concerne l'hypothèse – rare d'ailleurs – du passager coauteur de l'accident, elle n'a pas été estimée assez importante pour être traitée expressément dans la convention. Le silence de celle-ci à cet égard implique que la résidence habituelle du passager coauteur n'est pas prise en considération pour la détermination de la loi applicable. Le passager fautif est donc, à l'instar du conducteur, entièrement assimilé au véhicule; il s'est en effet immiscé dans la conduite de celui-ci.

9.2.3. L'expression de «résidence habituelle» est une notion essentiellement de fait. Elle implique une certaine stabilité dans la durée et dans l'intention.

9.3. Le troisième sous-alinéa de l'alinéa a règle la responsabilité envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accider, hors du véhicule. Il s'agira en fait essentiellement du piéton.

Pour ce cas, l'application de la *lex loci* se présente naturellement comme la règle générale. Une exception au profit de la loi du pays d'immatriculation a été jugée motivée seulement dans l'hypothèse où la victime avait, au moment de l'accident, sa résidence habituelle

dans le pays d'immatriculation. En effet, dans ce cas, l'affaire sera en général réglée dans ce dernier pays.

La règle ne vise que les victimes qui se trouvaient sur les lieux de l'accident au moment où celui-ci est survenu, à savoir «les victimes directes». Les autres personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles peuvent avoir subi «par ricochet» à la suite du préjudice qui a frappé la victime directe, par exemple en vertu des règles sur la réparation du tort moral ou du préjudice résultant du décès ou de l'incapacité de travail d'une autre personne, sont entièrement assimilées, du point de vue de la détermination de la loi applicable, à la victime directe. Leurs prétentions sont donc soumises à la loi qui régit la responsabilité envers la victime directe ou qui l'aurait régi. Toutefois, il ressort du texte que la résidence habituelle d'une victime par ricochet doit être prise en considération si elle est présente sur les lieux de l'accident. La loi déclarée applicable sur la base de la résidence habituelle de la victime directe détermine, en vertu de l'article 8 No 6, les autres personnes ayant droit à réparation du dommage.

9.4. Le dernier paragraphe de l'alinéa a vise le cas où il y a plusieurs victimes.

Dans ce cas, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune des victimes. Il est donc possible que la loi du pays d'immatriculation soit applicable à la responsabilité pour les dommages causés au conducteur ou au véhicule, tandis que la lex loci soit applicable à la responsabilité, née du même accident, envers un autostoppeur et un piéton, qui avaient tous les deux leur résidence habituelle dans le pays de l'accident. A la différence du cas de pluralité d'auteurs, où il y a unité de la loi applicable à tous les coauteurs, il a donc été estimé utile d'adopter, lorsqu'il y a plusieurs victimes, une règle consacrant une pluralité éventuelle de lois applicables à celle-ci. En effet, du côté des victimes demandeurs en justice, les différentes actions se séparent plus naturellement que du côté des coauteurs, formant parties défenderesses, où l'unité s'impose par des considérations pratiques et procédurales; la responsabilité de chaque coauteur doit être appréciée compte tenu de la responsabilité des autres.

Il ressort de ce qui vient d'être exposé que l'alinéa a peut être applicable même s'il y a plusieurs personnes responsables, à condition que ces personnes soient toutes liées au véhicule impliqué en tant que conducteur, détenteur, propriétaire ou passager. Elles sont toutes assimilées, du point de vue de la loi applicable, au véhicule et sont soumises, sans égard à leurs résidences habituelles, à la loi du pays d'immatriculation.

Pour le cas où l'un des coauteurs est un piéton, il y a lieu de se référer au commentaire de l'alinéa c (voir le No 11 ci-dessous).

Reste le cas où un ou plusieurs des coauteurs sont en même temps victimes de l'accident. Tout d'abord, il y a lieu de préciser qu'une

victime qui a contribué à son propre dommage n'est pas à considérer comme coauteur au sens de l'article 4. En effet, il s'agit là seulement de la faute concomitante de la victime. Par coauteur, il faut donc entendre une personne qui est responsable d'un dommage causé à un tiers. Quand un des coauteurs est en même temps victime de l'accident, c'est seulement son rôle d'auteur qui est pris en considération pour la détermination de la loi applicable et c'est donc le principe d'unité qui joue. Ainsi, il ne peut être question de pluralité de lois applicables que s'il y a au moins deux victimes qui ne sont pas en même temps coauteurs.

10. L'alinéa b de l'article 4 traite de l'hypothèse où plusieurs véhicules, qu'ils soient immatriculés ou non (cf. sous le No 8 ci-dessus), sont impliqués dans l'accident.

Dans ce cas-là, les dispositions de l'alinéa a portant une dérogation à la lex loci ne sont applicables que si tous les véhicules impliqués sont immatriculés ou, le cas échéant, stationnés dans un même pays autre que celui où l'accident a eu lieu.

L'alinéa b crée une unité absolue entre les véhicules. Il suffit qu'un des véhicules impliqués soit immatriculé dans un pays tiers ou dans le pays de l'accident pour que la lex loci devienne applicable à tous les véhicules et personnes concernés par l'accident.

Si l'accident concerne en outre des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident, hors des véhicules, l'alinéa b n'est applicable que si ces personnes sont des victimes pures et ne sont pas aussi responsables de l'accident.

L'application de l'alinéa b ne prête guère à des difficultés. Cette disposition signifie que si tous les véhicules ayant pris part à l'accident sont immatriculés dans le même pays, la loi du pays d'immatriculation est applicable à la responsabilité envers les conducteurs, les détenteurs, les propriétaires ou toute autre personne ayant un droit sur un des véhicules impliqués, sans autres conditions. Pour ce qui est de la responsabilité envers une victime qui était passager, il faut en outre que celle-ci ait sa résidence habituelle dans un pays autre que le pays de l'accident. Quant à la responsabilité envers une victime qui était piéton, la loi d'immatriculation n'est applicable que si celui-ci avait sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation.

L'alinéa b ne requiert de l'unité que du côté des véhicules. En cas de pluralité de victimes, il est possible que la loi d'immatriculation soit appliquée par exemple à la responsabilité envers un passager résidant dans le pays d'immatriculation, tandis que la lex loci soit applicable à la responsabilité envers un autre passager qui avait sa résidence habituelle dans ce pays de l'accident.

11. L'alinéa c de l'article 4 vise le cas où une ou plusieurs personnes se trouvant sur les lieux de l'accident, hors du ou des véhicules, causent un accident. Ces tiers peuvent être seuls responsables de l'accident, ou seulement coauteurs de celui-ci.

Dans cette situation, les dispositions des alinéas a et b ne sont applicables que si toutes ces tierces personnes avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le pays d'immatriculation. Sinon on appliquera la *lex loci* à toutes les personnes concernées par l'accident.

11.1. Comme il a été mentionné sous le No 7.5 ci-dessus, la référence dans l'alinéa c aux personnes « impliquées » dans l'accident vise des personnes qui peuvent être mises en cause (cf. le No 7.1. ci-dessus). Cela ressort clairement du texte anglais qui dit: « are involved in the accident and may be liable ». Il suffit qu'une personne concernée par l'accident en tant que responsable ou victime mette la responsabilité de cette tierce personne en cause pour que l'alinéa c soit applicable.

11.2. La référence aux personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules vise en premier lieu des piétons, mais peut également comprendre par exemple un conducteur de troupeau ou le propriétaire d'un chien. En ce qui concerne ce dernier cas, il y a lieu de remarquer que si une vache ou un chien cause un accident en l'absence de son conducteur ou de son propriétaire, l'alinéa c n'est pas applicable. Par conséquent, la résidence habituelle du propriétaire n'est pas prise en considération pour la détermination de la loi applicable à la responsabilité envers les victimes de l'accident, mais seulement les critères énoncés dans les alinéas a et b. Les dégâts causés à un véhicule par un animal non surveillé tombent donc en principe sous le coup de la loi du pays d'immatriculation.

11.3. Aux termes de la dernière phrase de l'alinéa c, les dispositions de celui-ci s'appliquent même si les personnes extérieures aux véhicules sont aussi victimes de l'accident. La phrase peut paraître superflue, en raison du troisième sous-alinéa de l'alinéa a, mais elle a été ajoutée dans un but de clarté et rappelle aussi le principe général selon lequel la responsabilité de l'auteur d'un accident, qui est en même temps victime, est apprécié du point de vue de sa qualité d'auteur. Ainsi, la phrase marque le retour à l'unité. Normalement, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chaque victime selon la règle de pluralité, mais lorsqu'une victime est en même temps coauteur, on revient au principe de l'unité de lois applicables aux coauteurs. Supposons qu'aux Pays-Bas un véhicule belge renverse trois piétons, dont l'un réside aux Pays-Bas et les deux autres en Belgique. La loi applicable à l'égard du piéton néerlandais sera la loi locale, à l'égard des piétons belges la loi belge. Mais si le piéton néerlandais est coauteur des dommages causés à l'un des piétons belges, on en revient à la *lex loci* dans les rapports entre le conducteur, le néerlandais et ledit belge. La fin de l'alinéa c souligne cette règle d'unité. Seule la responsabilité du conducteur envers l'autre piéton belge reste soumise à la loi belge.

12. L'article 4 arrive donc à la règle de l'unité des lois applicables aux coauteurs d'un même accident par différentes voies, à savoir en demandant, pour qu'il y ait exception à la *lex loci*, que les véhicules soient tous immatriculés dans le même pays, en assimilant aux véhicules les conducteurs, détenteurs, propriétaires et passagers en tant que responsables et en demandant que les coauteurs qui se trouvent sur les lieux de l'accident, hors du ou des véhicules, aient leur résidence habituelle dans le pays d'immatriculation.

13. La règle de l'alinéa a, consacrant l'application de la loi du pays d'immatriculation lorsqu'un seul véhicule est concerné par l'accident, comporte une exception vaste au principe de l'application de la *lex loci*. Dans les cas visés aux alinéas b et c, à savoir lorsque plusieurs véhicules sont concernés par l'accident ou lorsque des personnes extérieures aux véhicules y sont impliquées, les dérogations à la *lex loci* seront par contre assez rares dans la pratique.

Article 5

1. Cet article vise les dommages aux biens autres que les véhicules.

2. L'alinéa premier de l'article 5 a trait aux biens qui se trouvent à bord du véhicule, et qui appartiennent à un passager ou qui lui ont été confiés. Si ces biens sont endommagés dans un accident de la circulation routière, c'est la loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le passager qui régit aussi la responsabilité pour les dommages à ces biens. Il est sans importance de savoir si les bagages du passager appartiennent à lui ou à une autre personne, par exemple en vertu d'un contrat de vente à tempérament ou parce qu'ils lui ont été confiés à un titre quelconque. Il va sans dire que les biens du passager comprennent également les vêtements et autres effets personnels qu'il porte sur lui.

Les bagages du passager ainsi définis sont donc entièrement assimilés au passager du point de vue de la loi applicable.

2.1. Il ressort de sa rédaction que l'alinéa premier s'applique uniquement aux biens transportés dans le même véhicule que le passager. Par conséquent, si les biens du passager sont transportés dans un véhicule autre que celui qui transporte le passager, c'est le deuxième alinéa de l'article 5 qui régit la responsabilité pour les dommages auxdits biens, même si les deux véhicules sont impliqués dans le même accident.

2.2. Il y a lieu de rappeler que la convention s'applique uniquement s'il y a eu un accident de la circulation routière. S'il n'y a pas d'accident, mais que les bagages du passager soient perdus au cours d'un transport, ce cas est donc hors du domaine de la convention.

3. Le deuxième alinéa de l'article 5 vise les biens transportés par le véhicule qui n'appartiennent pas ou qui n'ont pas été confiés au

passager. Il s'agit d'objets appartenant à un tiers extérieur au véhicule et qui ont été confiés au transporteur, au conducteur ou au propriétaire du véhicule, ou à toute personne autre qu'un passager. Etant donné que le conducteur n'est pas un passager, les biens qui appartiennent au conducteur et qui se trouvent dans le véhicule sont également couverts par le deuxième alinéa. Il en est ainsi pour les biens du propriétaire du véhicule, sauf si le propriétaire est passager, dans quel cas l'alinéa premier est applicable. La responsabilité pour les dommages à ces biens est régie par la loi qui, en vertu des articles 3 et 4, est applicable à la responsabilité envers le propriétaire du véhicule. Ces biens sont donc assimilés au véhicule. En effet, il y a lieu de présumer que celui qui a confié ses biens au conducteur a accepté de se soumettre à la loi du véhicule.

4. Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de rappeler qu'en vertu de l'article 15, la présente convention cède le pas aux conventions spéciales, comme par exemple la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

5. Le troisième alinéa de l'article 5 règle la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules, comme par exemple des arbres, des animaux, des bâtiments. Dans cette situation, on applique comme règle générale la *lex loci*, ce qui paraît inévitable en cas d'un dommage à un immeuble.

5.1. Toutefois, il s'est avéré nécessaire de prévoir une règle spéciale pour des dommages aux vêtements et autres effets personnels d'une victime extérieure au véhicule. En effet, si les vêtements sont endommagés, la victime souffre normalement aussi des dommages dans son corps. Or, en vertu du troisième sous-alinéa de l'alinéa a de l'article 4, la loi du pays d'immatriculation est applicable à la responsabilité – pour des dommages corporels – envers une victime se trouvant sur les lieux de l'accident, hors du véhicule, si elle avait sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation. Afin d'éviter d'aboutir à la situation incohérente d'appliquer la loi du pays d'immatriculation pour les dommages corporels et la *lex loci* pour les dommages matériels, il a été prescrit que la responsabilité pour les dommages aux effets personnels d'une telle victime est soumise à la loi interne du pays d'immatriculation, lorsque cette loi est applicable à la responsabilité envers la victime en vertu de l'article 4.

5.2. La notion d'effets personnels doit être prise au sens large. Elle inclut non seulement des vêtements, une caméra, une serviette etc., mais aussi des objets confiés à la victime et même si ces objets sont de grande valeur, par exemple des diamants qui lui ont été confiés.

6. L'exemple suivant peut expliquer le sens de l'article 5. Un accident a lieu en Hollande entre deux véhicules belges. A bord d'un des véhicules se trouve un passager hollandais. Les véhicules endom-

magent une maison au bord de la route, ainsi que le passager et un ressortissant belge ayant loué temporairement la maison. L'alinéa premier de l'article 5 indique la loi applicable aux bagages du passager: c'est la loi hollandaise, car le passager réside dans le pays où l'accident a eu lieu. A l'égard des bagages confiés au conducteur, on appliquera, en vertu du deuxième alinéa, la loi belge, car les deux véhicules sont immatriculés en Belgique. En application du troisième alinéa, l'appréciation des dégâts causés à la maison se fera selon la *lex loci*, tandis que la responsabilité pour les blessures du locataire belge, qui réside habituellement en Belgique, sera soumise à la loi belge. Il en est ainsi pour ses vêtements et son appareil photographique.

Article 6

1. Cet article vise les véhicules non immatriculés ou dont l'immatriculation est dépourvue de signification.

2. Si un véhicule n'est pas immatriculé – soit qu'il n'existe pas d'obligation d'immatriculation, comme par exemple pour les bicyclettes, les véhicules hippomobiles etc., soit qu'il s'agisse d'un véhicule qui devrait être immatriculé, mais qui ne l'est pas – l'immatriculation ne peut évidemment pas servir de point de rattachement. Il en est de même si le véhicule est immatriculé dans plusieurs pays, comme cela se fait couramment au Canada où les camions doivent être immatriculés dans toutes les provinces qu'ils traversent.

Dans ces cas, la loi interne du pays du stationnement habituel remplace celle du pays d'immatriculation. En effet, il a été estimé préférable que le critère retenu pour ces véhicules soit un critère objectif, tel que le stationnement habituel, plutôt qu'un critère personnel, tel que la résidence habituelle du propriétaire, du détenteur ou du conducteur. Le critère objectif est plus proche de celui de l'immatriculation. C'est également le critère retenu par la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. Le plus souvent, le stationnement habituel se confondra avec la résidence habituelle du propriétaire.

3. Le critère du stationnement habituel s'applique également si l'immatriculation est dépourvue de signification ou seulement de nature formelle, à savoir lorsque ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le pays d'immatriculation. Il en est ainsi par exemple pour des militaires stationnant à l'étranger, dont la voiture porte une plaque locale, mais dont la résidence habituelle est au pays d'origine. Il en est de même pour les plaques douanières, qui sont attribuées par exemple à la frontière suisse pour les touristes étrangers. Un autre exemple est le touriste qui achète une voiture sur place pour la revendre à son départ. Dans ce cas, le propriétaire n'a pas non plus sa résidence habituelle dans le pays où le véhicule est im-

matriculé. Ce même cas se présente lorsque le véhicule possède une immatriculation internationale provisoire.

4. Dans tous ces exemples on en revient à la loi du pays du stationnement habituel. Par contre, il peut être difficile de trouver un tel stationnement pour un véhicule qui vient d'être acheté. Supposons qu'une personne, ayant sa résidence habituelle en Suède, achète une voiture pendant une visite en Allemagne et qu'il lui arrive un accident au Danemark au cours du retour à la maison. L'immatriculation allemande ne peut pas être prise en considération, car le propriétaire, qui est en même temps détenteur et conducteur, ne réside pas en Allemagne. On devrait donc revenir au critère du stationnement habituel. Or, ce critère fait également défaut, étant donné que le véhicule vient de quitter définitivement l'Allemagne et n'est pas encore arrivé en Suède. Les rattachements semblent quand même converger vers la Suède, où le véhicule, eu égard à la résidence habituelle du propriétaire, pourrait être réputé avoir eu son stationnement habituel par anticipation; on pourrait aussi revenir au principe de base de la compétence de la *lex loci*.

Article 7

1. Cet article détermine l'incidence de la loi locale sur la responsabilité.

2. Il énonce la règle que, quelle que soit la loi applicable, il doit, dans la détermination de la responsabilité, être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

3. L'article 7 ne revêt donc de l'importance que dans le cas où, par le jeu des articles 4 à 6, la loi applicable est une loi autre que celle du lieu de l'accident. Dans un tel cas, il a paru naturel que, dans la détermination de la responsabilité, l'on doive tenir compte de ces règles de circulation, bien qu'elles soient soumises à une loi qui ne se confond plus avec celle de la responsabilité.

4. Le terme «règle» a été utilisé au sens large et couvre la loi, le règlement et même un arrêté municipal.

5. Les règles de sécurité ne visent pas seulement les qualifications techniques du véhicule, mais également, par exemple, la réglementation de la limitation du temps de travail du conducteur professionnel, du taux d'alcool permis chez le conducteur, etc.

6. Les règles locales de circulation et de sécurité ne sont qu'un donné de fait dont le juge devra cependant tenir compte. Toutefois, la référence aux «règles de circulation et de sécurité» recouvre des notions différentes, pour lesquelles la *lex loci* ne s'impose pas toujours aussi fortement. Il y a des gradations multiples et la loi locale n'est pas exclusive. C'est pourquoi on a adopté une formule souple qui laisse une vaste latitude à l'appréciation du juge.

6.1. En ce qui concerne par exemple des règles en matière de sens unique ou de priorité, ou encore de la circulation à gauche ou à droite, on ne conçoit pas de référence à une loi autre que celle du lieu de l'accident.

6.2. Egalement, si la vitesse est limitée dans la loi locale, il doit être tenu compte d'une violation de cette règle, même si la loi applicable ne connaît pas une pareille réglementation.

6.3. Si, par contre, il n'existe pas de règle de limitation de vitesse dans la loi locale, le juge peut néanmoins estimer que le conducteur a commis une faute en roulant trop vite, compte tenu des circonstances. Il y a donc lieu d'observer que la loi locale ne peut pas dans un tel cas être invoquée pour exonérer le conducteur d'un acte qui serait fautif dans l'optique de la loi applicable.

6.4. Il y a ensuite le cas où la loi de la responsabilité s'avère plus exigeante que la loi du lieu de l'accident. Si, par exemple, des phares antibrouillard ne sont pas exigés par cette dernière loi, mais par contre par la loi applicable à la responsabilité, il a été estimé que le juge pourrait voir dans l'absence de ces phares une faute, par exemple en estimant qu'à défaut de ces phares, le conducteur aurait dû réduire sa vitesse. La situation est pareille dans l'exemple suivant d'un autocar circulant dans un pays étranger où il a un accident. Selon la loi locale, il n'y a aucune obligation de remplacer le chauffeur du car à intervalles réguliers. Au contraire, selon la loi supposée applicable à la responsabilité, le chauffeur aurait dû être remplacé toutes les six heures. Bien que la loi locale ne contienne aucune exigence semblable, le juge pourra tenir compte de la loi d'immatriculation pour la détermination de la responsabilité.

6.5. L'appréciation du caractère illicite de l'acte commis par l'auteur de l'accident dépend donc du jeu combiné de la loi locale et de la loi applicable à la responsabilité. Les règles du code de la route local sont un donné entrant dans l'appréciation de l'ensemble de la situation. Cette appréciation se fait selon la loi applicable, mais sur la base des éléments de faits tirés, entre autres, de la loi locale. Cette loi n'est donc utilisée que pour fournir certains éléments de fait au juge et lui permettre d'appliquer la loi relative à la responsabilité.

Article 8

1. Cet article précise le domaine de la loi applicable.
2. La Conférence a décidé de confier à la loi applicable le plus large domaine d'action possible. Il eût été en effet inutile de dégager une loi régissant en principe la responsabilité civile extra-contrattuale, si l'on avait par la suite soustrait à son empire une foule de questions relevant de la responsabilité. Tout ce que le droit civil assigne à la responsabilité délictuelle, sauf les matières expressément exclues dans l'article 2, entrera donc dans ce domaine. Il a

été estimé particulièrement utile d'éviter, à la différence de certains systèmes juridiques, de scinder les lois applicables, car il y a souvent un lien entre l'exigence de la faute et l'étendue de la réparation. Par exemple, une loi qui exige la preuve de la faute accordera la réparation intégrale, tandis qu'une autre loi dispensant de prouver la faute limitera le montant de la réparation. Dépecer la loi applicable et séparer la responsabilité de la réparation ne pourrait aboutir qu'à une cote mal taillée. En renonçant au dépeçage des lois appliquées, l'article 8 élimine certaines tendances actuelles.

3. La Conférence n'a pas jugé utile de faire une énumération exhaustive de toutes les questions couvertes par la loi applicable à la responsabilité, mais s'est contentée d'une énumération énonciative (marquée par l'emploi de l'adverbe notamment), afin de ne pas exclure involontairement une question importante. L'article 8 mentionne donc uniquement à titre d'exemple certaines questions qui sont régies par la loi applicable.

4. Le No 1 de l'article 8 mentionne les conditions et l'étendue de la responsabilité. Il s'agit donc des éléments intrinsèques de la responsabilité, à savoir les conditions positives de celle-ci.

4.1. Par conditions de la responsabilité, on entend par exemple si la responsabilité est à base de faute ou s'il s'agit d'une responsabilité objective, la définition de la faute, y compris le problème de savoir si l'abstention peut, au même titre que l'action, constituer une faute, l'existence d'un fait générateur de responsabilité, les présomptions de responsabilité et la charge du fardeau de la preuve en tant qu'un élément matériel, le rapport de cause à effet entre le fait illicite et le dommage causé, les personnes responsables, etc.

4.2. Il y a lieu de signaler qu'aux termes de l'article 2, No 3, le projet ne s'applique pas aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et celle du commettant (voir sous l'article 2, Nos 4.1. à 4.3.).

4.3. La référence à l'étendue de la responsabilité vise, entre autres, les limitations légales de celle-ci et indique que le plafond de la responsabilité, s'il en existe un, est régi par la loi déclarée applicable à la responsabilité en vertu de la convention. Tombent sous ce chef également les questions des intérêts compensatoires ainsi que le partage des responsabilités entre les coauteurs. Il y a lieu de rappeler, toutefois, que la convention ne s'applique pas, en vertu de l'article 2 No 4, aux recours entre personnes responsables.

4.4. Il importe de faire remarquer que les questions préalables ne tombent pas sous la loi applicable en vertu de la présente convention. Par exemple, la définition du propriétaire n'est pas une question de responsabilité, mais une question de statut réel. On suivra les règles de droit international privé relatives au statut réel. Il en est de même pour la capacité; c'est la loi nationale ou celle du domicile,

selon le cas, et non la loi de la responsabilité, qui décidera qui est capable et qui est incapable. La convention n'envisage que la responsabilité, pas le statut personnel ou réel.

5. Selon le No 2 de l'article 8, la loi déclarée applicable détermine également les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité. Cette disposition se réfère donc aux éléments extrinsèques de la responsabilité, à savoir les conditions d'exonération.

5.1. Parmi les causes d'exonération, on classe par exemple la force majeure, y compris l'état de nécessité et le fait d'un tiers, ainsi que la faute exclusive de la victime.

Il semble que l'applicabilité des «guest statutes» américains, excluant la responsabilité du transporteur bénévole envers son passager, et le problème de la recevabilité des actions entre époux, rejetée en principe dans certains pays de Common Law, doivent également tomber sous l'empire de la présente disposition.

Il y a lieu de signaler que les règles d'exonération incluses dans le droit de la sécurité sociale sont hors de la convention, en vertu des dispositions de l'article 2 No 6. En ce qui concerne le problème de la validité des clauses d'exonération des fautes ou de limitation de la responsabilité, le comité de rédaction avait proposé d'employer la formule «les causes légales d'exonération», afin d'exclure les causes contractuelles d'exonération ou de limitation de la responsabilité. Ensuite, il fut décidé de retirer le mot «légales» du texte. Par conséquent, il semble que le texte adopté inclue dans le domaine de la loi applicable à la responsabilité également le problème de savoir si de telles clauses d'exonération sont valides.

5.2. Quant à la notion de partage de la responsabilité, elle peut se référer aux cas où il y a faute concomitante de la victime: dans ces cas, la responsabilité du dommage est partagée entre l'auteur et la victime, éventuellement suivant des proportions variables d'après la gravité respective des fautes commises.

6. En vertu du No 3 de l'article 8, la loi déclarée applicable détermine l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation.

6.1. C'est donc selon cette loi qu'on détermine s'il existe un préjudice qui peut engendrer la responsabilité civile, ainsi que l'ordre des préjudices réparables, tel que le dommage corporel, matériel, moral. La loi déclarée applicable détermine également les divers éléments du dommage dont la victime peut demander réparation, comme les pertes subies et les gains manqués par la victime (*damnum emergens, lucrum cessans*), ainsi que, comme il s'ensuit du No 4 de l'article 8, l'évaluation de ces divers éléments.

6.2. En ce qui concerne le problème de la loi applicable au fardeau de la preuve, il faut distinguer la preuve de la responsabilité et

la preuve du dommage. La charge de prouver la responsabilité dépend, en tant qu'élément matériel, de la loi du fond, c'est-à-dire de la loi applicable à la responsabilité. S'il y a présomption de responsabilité, cela relève du No 1 de l'article 8, relatif aux conditions de la responsabilité (voir No 4.1 ci-dessus). Au contraire la preuve du dommage, y compris les différents modes de preuve, est la preuve d'un fait et relève de la *lex fori*.

7. Le No 4 de l'article 8 vise les modalités et l'étendue de la réparation. (Le mot anglaise «damages» correspond en français à «dommages et intérêts», ce qui couvre donc la réparation du dommage). En effet, il s'est avéré nécessaire de mentionner expressément ce point, étant donné que la question de la mesure de la réparation est actuellement réglée dans certains pays, comme le Royaume-Uni, par la *lex fori*.

7.1. La loi applicable détermine donc le mode de réparation, à savoir si le préjudice doit être réparé en nature ou par équivalent, sous forme de dommages-intérêts, ainsi que l'évaluation du montant de la réparation.

7.2. En ce qui concerne plus particulièrement la question de la mesure de la réparation, il a été souligné au cours des délibérations de la Commission spéciale, que si la *lex fori* fixe un plafond de la réparation tandis que la loi étrangère applicable à la responsabilité ignore un tel plafond, le juge doit suivre la loi étrangère. Il n'y aura donc pas de maximum de la réparation; mais cela n'empêchera pas le juge de fixer le montant de la réparation selon son intime conviction. Si certains pays suivent pour l'évaluation du préjudice moral des barèmes fixés par la pratique, le juge saisi devrait s'y tenir dans la mesure du possible. Un autre exemple de la portée du principe d'application des règles de la mesure de la réparation contenues dans la loi compétente est que le juge qui aurait à appliquer la loi suisse, pourrait, indépendamment du contenu de la loi du for, utiliser la possibilité offerte par cette législation de réduire la réparation, si l'auteur du dommage risque d'être mis dans la gêne ou si la victime est dans l'aisance.

8. Le No 5 de l'article 8 a trait à la transmissibilité du droit à réparation. Ainsi qu'il ressort clairement du texte anglais («the question whether a right to damages may be assigned or inherited»), la disposition couvre la transmission soit par acte de cession, soit par voie successorale.

Dans ce dernier cas il s'agit donc de savoir si une action peut être intentée par un ayant cause de la victime – non pas à titre personnel aux fins d'obtenir réparation du dommage qui lui est causé par ricochet à la suite du décès de la victime, situation traitée sous le No 6 de l'article 8 – mais à titre d'héritier en vue d'obtenir réparation du dommage initial subi par la victime dans son corps ou dans ses biens.

8.1. Tout d'abord, il semble bien que la loi qui régit la succession de la victime doit être reconnue compétente pour déterminer la qualité d'héritier, qui constitue une question préalable à l'exercice de l'action.

8.2. Quant à la transmissibilité de l'action, la situation a été moins claire. Dans la Commission spéciale deux tendances s'étaient dégagées, l'une en faveur de la compétence en la matière de la loi successorale, l'autre estimant que la transmissibilité relève plutôt de la loi applicable à la responsabilité. C'est cette dernière opinion qui a prévalu à la Conférence.

La solution présente un intérêt particulier par suite des divergences qui existent entre les pays de Common Law et les pays continentaux sur la question de la transmissibilité du droit à réparation. Bien que l'opposition des premiers à la recevabilité de l'action héréditaire ait subi de nombreux aménagements, des divergences subsistent encore en ce qui concerne les conditions d'exercice de l'action des héritiers.

8.3. Enfin il y a lieu de signaler que le problème de la transmissibilité passive aux héritiers de l'obligation de réparer incombant au défunt ne peut dépendre que de la loi de la succession.

9. D'après le No 6 de l'article 8, la loi déclarée applicable détermine aussi les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi. Cette disposition vise en particulier la question de savoir si une personne autre que la « victime directe » (voir sous l'article 4 No 9.3) peut obtenir réparation du dommage qui lui est causé « par ricochet », à la suite du préjudice qui a frappé la victime. Il arrive très souvent que le dommage moral soit l'un de ces préjudices, qui sont la conséquence d'un premier dommage subi par autrui; par exemple, le décès accidentel d'une personne cause de l'affliction à une autre personne. Mais une telle situation se rencontre également dans le domaine du dommage matériel. C'est le cas des enfants qui vivaient du travail de leur père tué dans un accident de la circulation. Ces enfants sont donc directement lésés et lorsqu'ils poursuivent l'automobiliste qui a tué leur père, c'est en leur nom personnel et c'est la réparation de leurs propres dommages qu'ils réclament.

Quand le texte dit que le préjudice doit être personnel à celui qui en demande réparation, cela ne veut pas dire qu'une personne morale, constituée par un groupement d'individus, ne puisse pas se faire indemniser du préjudice qui atteint l'ensemble des intérêts qu'elle représente. Le problème de savoir si une action en réparation intentée par une personne morale sera recevable dépend donc aussi de la loi déclarée applicable à la responsabilité. Toutefois, il s'ensuit de l'article 2 No 6 que la loi applicable ne s'applique pas aux actions et recours de la sécurité sociale.

10. Aux termes du No 7 de l'article 8, la loi déclarée applicable détermine la responsabilité du commettant du fait de son préposé.

10.1. Cette mention, qui peut paraître faire double emploi avec la disposition de l'article 2 No 3, a été ajoutée dans un désir de clarté et pour éviter une lacune. Elle couvre aussi la responsabilité d'une personne morale pour ses organes.

La règle selon laquelle la loi applicable à la responsabilité d'un préposé, auteur d'un accident, déterminera également la responsabilité du commettant de ce fait, se rattache bien au principe pilote de la convention d'assurer l'unité de lois applicables en ce qui concerne les différents coauteurs.

10.2. La «notion» de commettant, visée par la convention, n'est pas connue dans tous les systèmes juridiques représentés dans le cadre de la Conférence de La Haye. Pour expliquer le sens de ce terme dans la convention, il peut être utile d'illustrer son sens dans le droit interne français, où la notion paraît être plus développée. Elle vise d'une manière très générale celui qui charge une personne d'exécuter certains actes pour son compte et sous sa direction. En effet, l'article 1384 du Code civil français stipule que les maîtres et les commettants sont responsables du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés. Le terme de «maître» ne désigne qu'une catégorie particulière de commettants, dont les subordonnés sont les domestiques ou des gens de maison, à savoir tous les serviteurs à gages attachés à la personne ou employés aux soins de la maison. En ce qui concerne les qualités nécessaires à l'existence du lien de préposition, il semble que la doctrine et la jurisprudence françaises soient d'accord que la condition essentielle est en réalité unique soit l'exigence d'un lien de subordination entre le commettant et le préposé. Par contre, il importe peu que le commettant verse ou non un salaire au préposé; de plus, le commettant n'a pas besoin d'être uni à son préposé par un contrat. De même, la condition classique qui veut que le commettant ait choisi son préposé ne semble plus être maintenue par la jurisprudence. Ainsi, la personne qui loue une voiture avec chauffeur peut être responsable du fait de celui-ci, en dépit du manque de libre choix en ce qui concerne la personne du chauffeur.

A titre d'illustration au principe de subordination, il y a lieu de citer d'autres cas de la jurisprudence ayant trait particulièrement à la circulation: le fait que l'occupant d'une automobile ne sache pas conduire la voiture ne l'empêche pas d'être le commettant du chauffeur, chaque fois que ce dernier se trouve sous ses ordres; il a été décidé également que la subordination existait, alors qu'il s'agissait d'un père dont l'enfant conduisait la voiture; par contre celui qui confie sa voiture automobile à une personne en la chargeant de vendre cette voiture n'est pas censé être commettant et, par suite, ne peut être tenu de réparer les dommages résultant d'un accident

survenu pendant les essais; également, le propriétaire d'une voiture automobile, qui charge un garagiste d'effectuer une réparation, ne devient le commettant ni du garagiste, ni des ouvriers de ce dernier qui procèdent aux essais de la voiture.

Le sens de la notion de commettant est également éclairci par le texte anglais qui parle de «principal» et de «master».

11. En vertu du No 8 de l'article 8, la loi applicable à la responsabilité détermine les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, y compris le point de départ, l'interruption et la suspension des délais. Par prescription, la convention vise la prescription extinctive, par opposition à la prescription acquisitive, et qui d'une manière générale peut être décrite comme un mode d'extinction d'un droit à la suite du non-exercice de celui-ci avant l'expiration d'une période de temps déterminée par la loi. Elle doit être prise au sens large couvrant les courtes prescriptions.

Pour renforcer ce sens large, la convention se réfère en outre aux déchéances; quant au texte anglais, il parle à la fois de prescription et de limitation. La notion de déchéance, connue dans les systèmes juridiques basés sur le code civil, se réfère à la perte d'un droit ou d'une action faute de l'exercer dans le délai sous les conditions fixées par le juge, la loi ou les conventions. En procédure, les déchéances sont généralement dénommées forclusions. Le texte ne vise que les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, et les cas où l'on peut être déchu d'un droit autrement que par l'expiration d'un délai ne sont donc pas couverts.

Bien entendu, la règle s'applique également aux prescriptions et déchéances en matière d'action directe, traitée dans l'article suivant.

Le principe de soumettre la prescription au sens large à la loi applicable à la responsabilité est d'une utilité certaine. Il confère de la certitude en la matière en mettant fin à l'opposition ancienne entre les tenants de l'application à cette question de la loi du for, pour le motif qu'elle concerne la procédure, et les tenants de l'application de la loi régissant la responsabilité, pour lesquels il s'agit là d'une question touchant au fond de la responsabilité.

Article 9

1. Cet article régit l'action directe des personnes lésées contre l'assureur du responsable.

2. Le droit de la victime directe et des autres personnes lésées d'agir directement contre l'assureur du responsable des dommages est réglé, dans certains pays, de façon autonome, indépendamment des rapports du lésé avec l'auteur de l'accident. Dans d'autres pays, les droits du lésé sont identiques contre l'assureur et l'auteur de l'accident. Aussi a-t-il été estimé utile de soumettre expressément la question de l'existence de ce droit à la loi qui régit la responsabilité. L'alinéa premier de l'article 9 statue donc que les personnes lésées

ont le droit d'agir directement contre l'assureur du responsable, si un tel droit leur est reconnu par la loi applicable en vertu des articles 3, 4 ou 5.

L'assureur dont il est question n'est pas, bien entendu, l'assureur de la victime, mais l'assureur de l'auteur de l'accident ou de la personne autrement responsable des dommages causés par l'accident. La qualification «du responsable» ajoutée au mot «l'assureur» indique en outre qu'il s'agit d'une assurance de responsabilité et non pas d'une assurance de choses.

3. La Conférence a été désireuse de permettre aux personnes lésées d'agir directement contre l'assureur le plus largement possible et d'éviter qu'un tel droit ne soit supprimé par l'effet de la convention. A supposer que la loi applicable soit la loi de l'Etat d'immatriculation, que cette loi ne connaisse pas ce droit, tandis qu'il soit connu de la loi du lieu de l'accident, il s'ensuit que la seule application de la loi de l'Etat d'immatriculation priverait la victime du droit qu'elle aurait possédé en l'absence de la convention. C'est afin d'éviter un tel résultat choquant que la Conférence a ajouté le deuxième alinéa, aux termes duquel l'action directe peut néanmoins être exercée si elle est admise par la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu. Le retour au principe de la loi du lieu de l'accident est donc admis par faveur pour la victime.

4. Enfin, lorsque ni l'une ni l'autre de ces deux lois ne l'admet, l'action directe demeure possible, en vertu de l'alinéa trois de l'article 9, lorsqu'elle est prévue par la loi régissant le contrat d'assurance.

5. Il résulte de la rédaction en cascade de l'article 9 que si toutes les trois lois admettent l'action directe contre l'assureur, la victime n'aura pas le choix de celle qui lui offre le régime le plus favorable. Les lois s'appliquent dans l'ordre indiqué par le texte.

6. Ainsi qu'il a été mentionné sous l'article 8 No 11, la règle de cet article concernant les prescriptions s'applique également aux prescriptions et déchéances en matière d'action directe.

Dans cet ordre d'idées, il y a lieu de signaler la règle matérielle de l'article 8 de l'Annexe I à la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, aux termes de laquelle toute action basée sur le droit propre de la personne lésée contre l'assureur se prescrit par deux ans, à compter du fait générateur du dommage.

Article 10

1. Cet article a trait à l'ordre public.

2. En conformité avec la pratique de la Conférence de La Haye, l'article a été formulé d'une manière très restrictive et statue que l'application d'une des lois déclarées compétentes par la

présente convention ne peut être écartée que si elle est manifestement incompatible avec l'ordre public.

3. La Conférence a voulu inciter les juges à la prudence et a désiré que l'emploi de l'exception de l'ordre public soit restreint dans toute la mesure du possible. La formule employée met en relief que les tribunaux des pays contractants ne peuvent faire appel à la notion de l'ordre public que dans des cas graves, à savoir dans ceux où l'application de la loi étrangère porterait atteinte sans aucune équivoque aux principes fondamentaux du droit ou de la morale du pays du for. Et dans un tel cas, la loi étrangère ne doit être écartée que sur des points très limités.

4. Il a été souligné que ne doit pas être considérée comme contraire à l'ordre public une disposition légale étrangère qui, tout en reconnaissant à la victime le droit à la réparation du dommage causé par un accident, ne donne pas à cette réparation la même étendue que la loi du for.

Article 11

1. Cet article donne à la convention le statut d'une loi uniforme de droit international privé.

2. En effet, il n'a pas été jugé utile de limiter le champ d'application de la convention ni *ratione loci*, ni *ratione personae*, ni selon les lois devenant applicables. Une fois entrée en vigueur envers un pays contractant, la convention s'applique dans ce pays même si l'accident a eu lieu dans un Etat non contractant, ou s'il concernait des personnes autres que les seuls ressortissants des pays contractants ou les seules personnes ayant leur résidence habituelle dans ces pays. La convention s'applique même si la loi applicable n'est pas celle d'un pays contractant. Ainsi, l'application des dispositions de fond de la convention, à savoir les articles 1 à 10, est indépendante de toutes conditions de réciprocité.

3. Les pays dans lesquels la convention entrera en vigueur la substitueront donc à leur droit international privé, à l'égard de tous les pays, et il n'y aura pas de dualité du droit conventionnel et du droit commun.

4. Cette technique n'est pas une innovation, la Conférence a déjà élaboré deux Conventions d'unification des règles de conflit à portée universelle. Il s'agit d'une part de la Convention sur la loi applicable aux ventes à caractère international d'objets mobiliers corporels du 15 juin 1955 et d'autre part de la Convention sur les conflits de lois en matière de forme des dispositions testamentaires du 5 octobre 1961. Ces deux Conventions sont entrées en vigueur

et ont donc remplacé en ces matières le droit international privé des pays contractants¹⁾.

5. Le mode de remplacement des règles de conflit nationales par les règles conventionnelles dépendra des normes constitutionnelles des pays contractants. Dans certains pays, comme la France, les nouvelles règles de conflit entreront en vigueur dès la promulgation du traité²⁾, dans d'autres pays au contraire ce sera une loi d'application qui les introduira dans l'ordre interne³⁾.

6. Ainsi que nous l'avons dit, le juge d'un Etat contractant pourra être tenu de faire application, en vertu de la convention, de lois de pays non contractants: par exemple si un accident a lieu en Ruritanie entre un véhicule français et un véhicule suédois, le juge français ou suédois devra faire application de la loi de Ruritanie. Mais il en sera aussi de même si l'accident a eu lieu en France ou en Suède et qu'il ne concerne qu'un seul véhicule immatriculé en Ruritanie.

Cette obligation d'appliquer, en vertu de la convention, toutes les lois du monde en matière de responsabilité civile, donne un intérêt particulier à la clause d'ordre public figurant à l'article 10 qui vient d'être étudié.

Les Etats membres de la Conférence se connaissent et savent que leur législation interne n'a rien de choquant. Mais le monde est grand et les législations nationales se multiplient. Pour prendre un exemple extrême, il se pourrait qu'une loi étrangère compétente fixe des taux de limitation de responsabilité variant selon la race, la religion ou la couleur des victimes. Il est probable qu'une législation discriminatoire de ce type heurterait l'ordre public des Etats contractants et l'on pourrait alors faire jouer l'article 10.

1) Pour ce qui concerne la *Convention-Ventes* voir Ph. Malaurie, *Unification du droit et conflits de lois*, travaux du Comité français de droit international privé, 1964-1966. p. 83 et suiv.; Ph. Kahn, *Journal du droit international*, 1966, p. 304 et suiv.; Droz, *Revue critique de droit international privé*, 1964, p. 669; Y. Loussouarn et J.-D. Bredin, *Droit du commerce international*, 1969, p. 663 et suiv. (zie voor tekst en vertaling van het Verdrag Trb. 1955, 83).

Pour la *Convention-Testaments*, voir G. Droz, Les nouvelles règles de conflit françaises en matière de forme des testaments, *Revue critique de d.i.p.* 1968, particulièrement, p. 20 et suiv. (zie voor de tekst van dat Verdrag Trb. 1960, 170, blz. 9 e.v.).

2) Voir Droz, *Revue critique* 1964 préc. p. 21.

3) Voir par exemple pour la *Convention-Ventes* la loi suédoise du 4 juin 1964 (S.F.S. 1964. 528-529) qui reprend les articles 1 à 6 de la Convention, et pour la *Convention-Testaments*, en Angleterre le *Will's Act 1963* et en Irlande le *Succession Act 1965*, qui se présentent en la forme comme des dispositions nationales de droit international privé tout en reprenant les principes de la Convention.

Article 12

1. Les articles 12 à 14 forment une trilogie relative aux pays à système juridique non unifié.

2. Le premier problème posé par eux est la question de savoir quelle est la loi interne en matière de responsabilité civile extra-contractuelle d'un tel pays, par exemple les Etats-Unis d'Amérique, alors que ce pays n'a pas une législation unique, le droit privé étant propre aux différentes unités territoriales qui le composent?

L'article 12 donne la solution de ce problème en statuant que toute unité territoriale faisant partie d'un Etat à système juridique non unifié est considérée comme un Etat pour l'application des articles 2 à 11, lorsqu'elle a son propre système de droit concernant la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière.

3. Cet article se réfère en premier lieu aux pays comme le Canada, les Etats-Unis d'Amérique, le Royaume-Uni et la Yougoslavie. Etant donné que la convention détermine uniquement la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière, il s'ensuit que la référence aux Etats à système juridique non unifié a trait uniquement aux pays où les règles de la responsabilité extra-contractuelle en cette matière ne sont pas unifiées. Par exemple, à cet égard, la Suisse est à considérer comme unifiée, même si les règles en certaines autres matières, comme le droit de procédure, varient dans les différents cantons. De même, une légère différence de règles administratives entre deux communes ou deux provinces d'un même Etat autrement unifié sont sans importance. Il faut que la divergence porte sur les règles substantielles de la responsabilité.

4. A titre d'illustration de la portée de l'article 12, il y a lieu de mentionner qu'il indique comme loi applicable, en ce qui concerne l'article 3, la loi interne de l'unité territoriale où l'accident est survenu et, pour ce qui est de l'article 4, la loi interne de l'unité territoriale où le véhicule est immatriculé. Si les véhicules ne sont pas immatriculés régionalement mais, selon une tendance récente, centralement pour tout le pays c'est, en application du principe de la disposition de l'article 6 ayant trait à l'immatriculation dans plusieurs pays, la loi de l'unité territoriale où le véhicule a, au moment de l'accident, son stationnement habituel qui entre en ligne de compte.

Une autre complication naît du système d'immatriculation en vigueur dans le Royaume-Uni, où l'immatriculation est faite localement par des County Councils qui donnent à chaque véhicule automoteur une marque d'immatriculation désignant, entre autres, l'autorité locale qui a opéré l'immatriculation. Cette marque, ainsi

que les plaques d'immatriculation y afférentes, ne sont jamais changées pendant l'existence du véhicule. Si un tel véhicule, immatriculé à Londres, est vendu à une personne résidant à Glasgow, c'est la deuxième phrase de l'article 6 qui doit être consultée. Etant donné que, par hypothèse, ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans l'unité territoriale d'immatriculation, à savoir l'Angleterre (Londres), il faut se référer à la loi interne de l'unité territoriale du stationnement habituel du véhicule, à savoir la loi écossaise.

Article 13

1. Cet article tend à éliminer un équivoque résultant de l'article précédent.

2. En effet, le texte de l'article 12 est ambigu, en ce sens qu'il pourrait être interprété comme obligeant un pays à système juridique non unifié à appliquer la convention même à des accidents internes, par exemple à l'accident survenu au Royaume-Uni entre deux personnes y résidant.

C'est pour éviter un tel résultat qu'on a introduit, à la demande de la délégation du Royaume-Uni, l'article 13, aux termes duquel un pays à système juridique non unifié n'est pas tenu d'appliquer la convention aux accidents survenus sur son territoire, lorsqu'ils concernent des véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de ce pays.

Ainsi un tel pays n'est pas tenu de modifier ses règles de conflit interrégionales pour lesdits accidents.

3. Cela peut, dans des cas rares et théoriques, avoir des conséquences inattendues. Supposons que deux familles néerlandaises s'entendent pour voyager ensemble au Royaume-Uni. Ils louent deux autos à Edimbourg et, en arrivant à Londres, les autos se heurtent. Si l'affaire est portée devant un juge anglais, celui-ci appliquera la loi anglaise en vertu de l'article 13 et, par la suite, il est possible qu'il estime que «the proper law of the tort» soit la loi néerlandaise. Si, par contre, l'affaire est portée devant un juge néerlandais, celui-ci est obligé d'appliquer les articles 4b et 12 de la convention et, par conséquent, la loi écossaise.

Article 14

1. Cet article contient une clause fédérale.

2. Pour des raisons constitutionnelles, certains Etats fédéraux n'ont pas toute liberté d'engager dans les liens d'une convention internationale chacun des Etats membres qui les composent. Ces derniers doivent être considérés comme indépendants les uns des autres à l'égard de ces conventions. Il était donc nécessaire de

prévoir une clause particulière pour permettre à ces Etats de ratifier la présente convention.

3. Aux termes de cette clause, un Etat à système juridique non unifié pourra, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, déclarer que la convention s'étendra à tous ses systèmes de droit ou seulement à un ou plusieurs d'entre eux et pourra à tout moment modifier cette déclaration en faisant une nouvelle déclaration.

Ces déclarations seront notifiées au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas et indiqueront expressément les systèmes de droit auxquels la convention s'applique.

4. L'article ne contient pas de disposition sur la prise d'effet des déclarations.

Une déclaration faite au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion n'aura évidemment d'effet qu'à partir du jour où la convention entre en vigueur pour le pays qui fait la déclaration.

Pour ce qui est des déclarations ultérieures, qui peuvent comporter soit une extension soit une limitation du champ d'application territorial de la convention, elles semblent devoir prendre effet, faute de disposition en la matière, dès la notification de la déclaration au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas. On pourrait aussi songer à faire application de l'article 19 alinéa 3 par analogie en ce qui concerne les extensions.

Article 15

1. Cet article a trait au problème des conflits de conventions.

2. Il énonce que la présente convention ne déroge pas aux conventions auxquelles les Etats contractants sont ou seront parties et qui, dans des matières particulières, règlent la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

3. Cette disposition remplit deux fonctions: celle de sauvegarder la validité des conventions déjà adoptées d'une part, et d'autre part celle de permettre aux Etats contractants de conclure à l'avenir, nonobstant la présente convention, des conventions tant bilatérales que multilatérales.

Toutefois il y a lieu d'observer que l'article 15 ne réserve pas les autres conventions en général, mais seulement les conventions qui, dans des matières particulières, règlent la responsabilité traitée par la présente convention. Ainsi, la Convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR) déroge à la présente convention dans la mesure où celle-ci régit, entre autres matières, des questions de responsabilité extra-contractuelle. Il en est de même de la future

convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CMR), ainsi que par exemple la Convention de Paris du 29 juillet 1960 concernant la responsabilité envers les tiers en matière d'énergie nucléaire, la Convention additionnelle du 31 janvier 1963 et la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires etc. Si, en revanche, deux Etats contractants de la présente convention décident entre eux de faire une Convention bilatérale sur les accidents de la circulation routière en général, cette convention ne prévaudrait pas sur la présente convention, car elle aurait exactement le même domaine.

Article 16

1. Les articles 16 à 21 contiennent les clauses finales.
2. L'article 16 a trait aux signatures et aux ratifications.
3. La question de savoir comment un pays peut devenir partie à la convention est traitée dans deux articles, à savoir les articles 16 et 18. Le premier concerne les pays représentés à la Onzième session de la Conférence; le second, les pays non représentés à ladite Session.
4. Les principales raisons pour lesquelles deux articles ont été consacrés aux deux catégories de pays sont les suivantes: (i) seuls les pays représentés à la Onzième session peuvent signer la convention; (ii) ensuite ces pays peuvent ratifier la convention, alors que les pays non représentés à ladite session peuvent seulement y adhérer; (iii) seules les ratifications faites par les pays représentés à la Session sont prises en considération dans l'établissement du nombre minimum de ratifications requis pour la première entrée en vigueur de celle-là; (iv) la division de la matière en deux articles rend plus facile la détermination du cercle des pays admis à adhérer.
5. Ainsi l'article 16 énonce que la convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence et qu'elle sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

Article 17

1. Cet article traite de l'entrée en vigueur de la convention.
2. L'alinéa premier vise la première entrée en vigueur de la convention. Elle s'effectuera le soixantième jour après le dépôt du troisième instrument de ratification.
3. Le deuxième alinéa, qui a trait à l'entrée en vigueur des ratifications ultérieures, statue que la convention entrera en vigueur, pour chaque Etat signataire ratifiant postérieurement, le soixantième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

Article 18

1. Cet article a trait aux adhésions à la convention par les pays non représentés à la Onzième session de la Conférence (voir également sous l'article 16).

2. Afin de s'accommoder à la pratique d'autres instruments internationaux récents, en particulier ceux issus de l'Organisation des Nations Unies, le système d'adhésion a été légèrement modifié par rapport aux conventions antérieures de la Conférence. D'après le nouveau texte, contenu dans l'alinéa premier, la convention n'est pas entièrement ouverte à l'adhésion de tout Etat non représenté à la Onzième session de la Conférence, mais seulement d'un Etat qui est Membre de cette Conférence ou de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée de celle-ci ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice. L'adhésion ne pourra s'effectuer qu'après l'entrée en vigueur de la convention en vertu de l'article 17, alinéa premier.

3. Selon le deuxième alinéa de l'article 18, l'instrument d'adhésion sera déposé auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

En vertu de l'alinéa 3, la convention entrera en vigueur, pour l'Etat adhérent, le soixantième jour après le dépôt de son instrument d'adhésion. Cela aura pour effet que dès cette date les règles de conflits conventionnelles devront remplacer les règles nationales.

4. Toutefois, l'adhésion n'aura d'effet, en vertu de l'alinéa 4, que dans les rapports entre l'Etat adhérent et les Etats contractants qui auront déclaré accepter cette adhésion.

Cette solution, qui rend nécessaire que les Etats donnent leur consentement explicite à l'adhésion en question, a été préféré au système ancien qui les obligeait à s'opposer s'ils voulaient exclure les effets. Ce dernier système pouvait en effet donner lieu à des déclarations négatives à caractère politique que la Conférence a voulu éviter.

L'expression «Etats contractants» englobe aussi les Etats qui ont adhéré à la convention. La condition d'acceptation s'impose donc également pour qu'il y ait relation conventionnelle entre l'Etat adhérent et un Etat ayant déjà adhéré.

5. Selon l'alinéa 5, la convention entrera en vigueur entre l'Etat adhérent et l'Etat ayant déclaré accepter cette adhésion soixante jours après le dépôt de la déclaration d'acceptation.

On notera qu'en déterminant le temps de l'entrée en vigueur, on emploie, dans l'alinéa 5, l'expression «soixante jours après le dépôt», tandis qu'on se réfère, dans l'alinéa 3 ainsi que dans les articles 17 et 19, au «soixantième jour» après le dépôt. Etant donné que cette dernière formule a été consacrée dans la pratique antérieure de la Conférence et qu'elle correspond au texte anglais de

l'alinéa 5 («on the sixtieth day after the deposit»), il y a lieu de présumer que l'expression du texte français de l'alinéa 5 doit se comprendre de la même manière.

Article 19

1. Cet article concerne l'application de la convention aux territoires qui ne gèrent pas eux-mêmes leurs affaires extérieures.

2. La convention s'applique de plein droit aux territoires métropolitains des Etats contractants. Si un Etat contractant en désire la mise en vigueur dans d'autres territoires dont les relations internationales sont assurées par lui, il doit faire une déclaration expresse à cet effet.

3. Ainsi l'article 19 dispose que tout Etat, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, pourra déclarer que la présente convention s'étendra à l'ensemble des territoires qu'il représente sur le plan international, ou à l'un ou plusieurs d'entre eux. Cette déclaration aura effet au moment de l'entrée en vigueur de la convention pour ledit Etat.

Par la suite, toute extension de cette nature sera notifiée au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

La convention entrera en vigueur, pour les territoires visés par l'extension, le soixantième jour après ladite notification.

4. On notera que cette extension territoriale n'est pas soumise à la condition d'acceptation par les autres Etats contractants, prévue par exemple dans l'article 29 du projet de convention sur la reconnaissance des divorces et des séparations de corps.

Article 20

1. Cet article traite de la durée de la convention et de sa dénonciation.

2. La convention aura une durée de cinq ans à partir de la date de son entrée en vigueur conformément à l'article 17, alinéa premier, même pour les Etats qui l'auront ratifiée ou y auront adhéré postérieurement.

La convention sera renouvelée tacitement de cinq en cinq ans, sauf dénonciation.

La dénonciation sera, au moins six mois avant l'expiration du délai de cinq ans, notifiée au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

Elle pourra se limiter à certains des territoires auxquels s'applique la convention.

La dénonciation n'aura d'effet qu'à l'égard de l'Etat qui l'aura notifiée. La convention restera en vigueur pour les autres Etats contractants.

Article 21

Cet article concerne certaines notifications que le Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas, en tant que dépositaire de la convention, doit faire aux États représentés à la Onzième session, ainsi qu'aux États qui auront adhéré à la convention. L'article n'appelle pas d'observations.

Stockholm, octobre 1969.

Eric W. Essén

Uitgegeven de *dertiende* december 1972.

De Minister van Buitenlandse Zaken,
W. K. N. SCHMELZER.