

Aperçu de la Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière

Introduction

Les accidents de la route constituent l'une des sources les plus importantes – sinon la plus importante – d'obligations non contractuelles au monde. L'augmentation de la circulation et du transport transfrontaliers conduit à un nombre croissant d'accidents de la route impliquant des éléments internationaux. Les accidents de la circulation ont deux caractéristiques notables : leur résolution a lieu dans 99% des cas (1) en dehors des tribunaux et (2) principalement à travers l'activité d'assureurs, souvent par le biais d'arrangements internationaux passés entre eux¹. Afin de déterminer la responsabilité, l'existence, les types et l'étendue des dommages ainsi que l'applicabilité des règles de prescription et de limitation, il est crucial d'être en mesure de déterminer à l'avance et avec certitude le droit applicable à ces questions.

Objectif de la Convention

La *Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière* (la « Convention - Accidents de la circulation routière ») a été conçue en pleine connaissance de cette réalité. L'un de ses buts premiers est par conséquent de fournir des règles claires, précises et facilement applicables permettant de déterminer le droit s'appliquant à un accident de la route. Ceci sert les intérêts de toutes les parties, en particulier ceux de la victime. Il est en effet dans son intérêt de connaître avec certitude, immédiatement après l'accident, la loi applicable en matière de responsabilité et de dommages, afin que celle-ci ne soit pas l'objet d'un litige (prolongé). Ceci est également dans l'intérêt des assureurs qui sont ainsi en mesure d'éviter des coûts et frais judiciaires, et a pour conséquence des primes d'assurance plus basses, ce qui est dans l'intérêt de tous.

L'origine de la Convention remonte à une proposition du Royaume-Uni faite lors de la dixième session de la Conférence de La Haye (1964) de mettre le thème des lois applicables aux « torts » et aux délits à l'ordre du jour de la Conférence².

¹ L'assurance joue un rôle d'une importance critique dans les accidents (internationaux) de la circulation. L'assurance dans les accidents de la route *internationaux* opère à présent dans des cadres tels que celui de l'Accord uniforme (1989), qui a rendu possible le « système carte verte », et dans l'Union Européenne les directives sur les accidents de la circulation ou la Convention multilatérale de garantie de 1991, qui ont ensemble supprimé le contrôle des cartes vertes aux frontières.

² Dans son mémorandum relatif aux actes illicites en droit international privé, le professeur Dutoit concluait au nom du Bureau Permanent de la Conférence que malgré la difficulté pour la Conférence de rédiger une Convention sur la loi applicable aux torts, en raison de la grande variété des systèmes juridiques, il serait possible de rédiger des instruments spécifiques sur les accidents de la circulation et la responsabilité du fait des produits. Cette analyse fut acceptée par les experts et les gouvernements puis donna finalement naissance à deux Conventions ; une sur les accidents de la circulation qui fut signée en 1971 et une sur la responsabilité du fait des produits, la *Convention de La Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits* qui fut signée en 1973. La Conférence a également mis à son ordre du jour pour des travaux à venir une convention mondiale sur la responsabilité civile pour les dégâts environnementaux.

L'objectif de la Convention est de relier l'accident à l'environnement juridique approprié afin d'obtenir un résultat juste pour *toutes* les parties concernées. Dans ce contexte, la protection de la victime demeure toutefois un objectif aussi bien général que particulier de la Convention.

Quels sont les types d'accidents de la circulation couverts par la Convention ?

Bien que la Convention ne porte que sur les accidents de la circulation – et pas, par exemple, sur les questions de responsabilité du fait des produits, de responsabilité des parents du fait de leurs enfants ou de responsabilité contractuelle – la variété et le nombre de questions qu'elle couvre sont pourtant nombreuses. Le terme « véhicules » – en tant que moyen de transport – peut désigner, non seulement des voitures et camions, mais aussi des trains, tramways, chevaux et skis. Le lieu de l'accident peut être une route publique, une zone industrielle ou un terrain de camping. Les personnes impliquées pourront, outre le conducteur et les passagers, inclure le locataire de la voiture et les personnes à l'extérieur du véhicule.

Facteurs de rattachement pour définir la loi applicable en cas d'accident de la circulation

La Convention fournit en sus de sa règle principale – la loi du *lieu de l'accident* – des sous-catégories de règles, basées sur l'enregistrement du *véhicule* et de la *résidence habituelle des personnes impliquées*, dans un certain nombre de situations spécifiques où ces facteurs sont plus liés à un environnement juridique différent qu'à celui du lieu de l'accident. Pour tous ces différents types de situations, la Convention garantit un résultat prévisible sur pratiquement toute question pertinente en ce qui concerne la loi applicable. De plus, la Convention veille dans tous les cas à ce que la victime ait le droit d'*agir directement contre l'assureur* de la personne responsable.

Dans quels cas la Convention sur les accidents de la circulation s'applique-t-elle ? Règle principale : article 3

Les règles de la Convention bénéficient d'une application universelle ; elles ne dépendent pas du fait que la loi soit (ou non) celle d'un État partie. Ceci permet de résoudre des accidents de la circulation indépendamment du lieu où ils se produisent. La règle principale de la Convention est énoncée à l'Article 3 : la loi applicable est la loi interne de l'État sur le territoire duquel l'accident est survenu. Ce lieu est en général facile à déterminer. De plus, si la victime ne dispose pas d'un droit d'action directe contre l'assureur de la personne responsable en vertu du droit du lieu de l'accident, elle peut tout de même en bénéficier s'il existe dans le droit régissant le contrat d'assurance.

Dans certaines situations la loi du lieu de l'accident présente moins de rattachements avec le cas que dans d'autres systèmes juridiques. Les articles 4 et 5 portent sur plusieurs catégories de situations de ce type : l'article 4 porte sur les dommages aux personnes et aux véhicules ; l'article 5 porte sur d'autres sortes de dommages matériels. Les dispositions sont assez détaillées ; la réalité des accidents transfrontaliers est en effet si complexe qu'un certain niveau de détail est nécessaire pour rendre une certitude légale antérieure possible.

Règle spéciale : article 4 (dommages aux personnes et aux véhicules)

L'article 4 peut avoir pour effet la mise de côté de la loi du lieu de l'accident en fonction de deux critères : (1) le fait qu'un ou plusieurs véhicules soient impliqués, et (2) le fait que les personnes impliquées soient (a) le propriétaire, le conducteur, le détenteur ou toute autre personne ayant un droit sur le véhicule, (b) un passager, ou (c) une personne se trouvant à l'extérieur du véhicule. Donc, si par exemple une voiture immatriculée en Belgique s'écrase contre un arbre en France, la responsabilité du conducteur envers le passager sera, en principe, déterminée en fonction du droit belge. La loi du lieu de l'accident (la France) est moins utile dans un tel cas, en particulier pour le passager, que la loi de l'État d'immatriculation de la voiture (la Belgique). Il est probable que cet État soit également celui où vivent le conducteur et la victime, l'État où le contrat d'assurance fut

souscrit et où l'assureur travaille, puis, si la voiture était en location ou en crédit-bail, l'État dans lequel la voiture a été louée. La Convention n'impose l'application de la loi du lieu de l'accident que dans les cas où l'État de résidence habituel de la victime est celui de l'accident (la France), et ce dans l'intérêt de la victime. Par contre, si la même voiture causait des dommages à une personne située à l'extérieur de la voiture, alors comme cette personne n'aurait a priori aucun lien avec la voiture et ses occupants, la loi du lieu de l'accident – le droit français – s'appliquerait à la plainte de la personne, à moins que celle-ci ne vive en Belgique.

Quand deux voitures immatriculées en Allemagne ou plus se percutent en Belgique, la Convention prévoit l'application du droit allemand pour déterminer la responsabilité envers les passagers – sauf dans les cas où le passager vit en Belgique : dans ce cas, c'est le droit belge qui sera appliqué pour ce passager. Cette règle s'est révélée particulièrement utile dans des cas où des travailleurs se déplacent en masse en voiture depuis ou vers leur pays pendant les vacances. L'utilisation de la loi du pays d'*immatriculation du véhicule* comme facteur de rattachement permettra généralement de faire coïncider les lois applicables – à la plainte et au contrat d'assurance – ce qui garantit une pleine couverture assurance.

Règle spéciale : article 5 (dommage aux biens)

L'article 5 porte sur les dommages aux biens. Les biens appartenant au passager sont soumis au régime qui s'applique au passager en vertu des articles 3 et 4. Ces articles déterminent également la responsabilité du fait des autres biens transportés dans le véhicule. La responsabilité du fait des biens se trouvant à l'extérieur du véhicule est, en principe, déterminée par le droit du lieu de l'accident (voir le paragraphe 4 pour une exception).

Protection de la victime

Il est important de noter que lorsque davantage de victimes sont impliquées, la responsabilité envers chacune d'elles est déterminée séparément. L'avantage est qu'une victime n'a pas besoin de se préoccuper de savoir si d'autres personnes ont également subi des dommages. Un seul et même droit sera utilisé pour déterminer la responsabilité de toutes les personnes responsables envers une ou plusieurs victimes. Ceci simplifie également la détermination de la loi applicable. Là aussi, si la loi du lieu d'immatriculation ne permet pas à la victime d'agir directement contre l'assureur de la personne responsable, la victime dispose tout de même d'un tel droit si la loi du lieu de l'accident le prévoit, ou, si ce n'est pas le cas, si la loi régissant le contrat d'assurance le prévoit.

Un rapport explicatif et plus de 30 ans de doctrine et de jurisprudence

Au cours des trente dernières années, outre le rapport explicatif du juge suédois Essén, la doctrine et la jurisprudence ont aidé à résoudre de nombreuses questions – inévitablement – non résolues, y compris celle de savoir expressément – question non réglée par la Convention - si les parties peuvent choisir un droit différent de celui désigné par la Convention : l'avis général est qu'elles *peuvent* effectivement *le faire*.

Le haut degré de prévisibilité attire les États

La Convention a prouvé son utilité au cours des trente ans qui ont suivi son entrée en vigueur internationale. Elle a continué à attirer de nouveaux États parties. Au sein de l'Union Européenne, douze États sont à l'heure actuelle parties à la Convention : l'Autriche, la Belgique, la France, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Pologne, la République tchèque, la Slovaquie, la Slovénie et l'Espagne. Le Portugal a signé l'instrument mais ne l'a pas encore ratifié. De plus, les pays suivants sont parties à la Convention : le Bélarus, la Bosnie-Herzégovine, la Croatie, l'ex-République yougoslave de Macédoine, le Monténégro, la Serbie et la Suisse. L'uniformité du régime est importante au vu des mouvements de transit, notamment ceux allant de l'Europe occidentale et centrale vers les régions méditerranéennes orientales et méridio-nales et vice versa.

La Convention est ouverte à signature pour tous les États qui étaient membres de la Conférence de La Haye lors de sa XI^e session (1968) et à ratification pour les autres. Le haut degré de prévisibilité *ex ante* des règles de la Convention aide à éviter les litiges et le recours aux tribunaux, réduisant ainsi énormément les coûts individuels ou sociaux et contribuant à l'équité ainsi qu'à la justice dans de très nombreux cas.