

Actes et documents de la Onzième session

Conférence de La Haye de droit international privé

Actes et documents

de la Onzième session

7 au 26 octobre 1968

Tome III Accidents de la circulation routière

Edités par le Bureau Permanent de la Conférence

Imprimerie Nationale / La Haye / 1970

Avis au lecteur

Le présent tome contient les procès-verbaux des discussions de la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé concernant la Convention sur la loi applicable aux accidents de la circulation routière. Les autres travaux de cette Session figurent dans les autres tomes des *Actes et documents de la Onzième session*, à savoir: Tome I, Matières diverses, Tome II, Divorce, Tome IV, Obtention des preuves à l'étranger.

On trouve tout d'abord, dans le présent volume, un certain nombre de documents préliminaires: Mémoire relatif aux actes illicites en droit international privé, établi par M. Bernard Dutoit, un questionnaire à l'intention des Gouvernements et les réponses de ceux-ci, les conclusions de la Commission spéciale d'octobre 1967 en matière d'actes illicites, l'avant-projet de convention adopté par la Commission spéciale d'avril-mai 1968, le Rapport explicatif de M. Eric Essén ainsi que les observations des Gouvernements sur cet avant-projet.

Suivent les procès-verbaux et documents de travail de la Deuxième commission chargée de la matière à la Onzième session. Enfin le volume contient un extrait du procès-verbal de la séance plénière qui a approuvé le projet de convention, le texte de la Convention adoptée et le Rapport explicatif de M. Eric W. Essén. Il convient de remarquer que ce Rapport ne se borne pas à compléter le Rapport de la Commission spéciale, mais constitue un commentaire autonome de la Convention. On trouvera à la fin du volume des tables permettant de retrouver rapidement les discussions sur un point particulier.

Il est à souligner que si les études préliminaires du Bureau Permanent, publiées dans ce volume, ont porté sur les problèmes de responsabilité civile en général, la Convention adoptée ne vise que la matière particulière des accidents de la circulation routière. Cela s'explique par le désir qu'ont eu les Gouvernements de régler, dans les

plus brefs délais, des difficultés dont la fréquence est à la mesure du développement de la circulation routière internationale. Il n'en reste pas moins que la Conférence a le désir d'aborder d'autres questions ayant trait à la responsabilité civile. Cette intention s'est concrétisée dans l'Acte final de la Onzième session qui a inscrit en priorité à l'ordre du jour des travaux futurs de la Conférence la question de la responsabilité des fabricants pour leurs produits.

La Onzième session a élaboré pour tous les projets de conventions et les décisions, des textes français et anglais équivalents. Conformément à la pratique suivie au cours de la Session extraordinaire de 1966, les interventions ont été rendues en français ou en anglais selon la langue employée par l'orateur.

Le présent tome peut être commandé, séparément ou avec les autres, à l'Imprimerie Nationale des Pays-Bas, 1, Christoffel Plantijnstraat à La Haye ou par l'intermédiaire des librairies.

Le Secrétaire général
de la Conférence,

M. H. VAN HOOGSTRAATEN

Le Président
de la Onzième session,

L. I. DE WINTER

Onzième session

Travaux préliminaires

Liste des documents¹

No 1 Mémoire relatif aux actes illicites en droit international privé établi par *Bernard M. Dutoit*, Secrétaire au Bureau Permanent (janvier 1967, 71 p. ronéogr.) *infra* p. 9.

No 2 Questionnaire à l'intention des Gouvernements, en français et anglais (janvier 1967, 9 p. ronéogr.) *infra* p. 31.

No 3 Réponses des Gouvernements au Document préliminaire No 2 (septembre/octobre 1967, 61 p. ronéogr.) *infra* p. 36.

Conclusions de la Commission spéciale en matière d'actes illicites, Mémoire rédigé par le Bureau Permanent en français et anglais (octobre 1967, 5 p. ronéogr.) *infra* p. 57.

No 4 Avant-projet de Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, adopté par la Commission spéciale et Rapport de *M. E. W. Essén* (juin 1968, 21 p. impr.) *infra* p. 61.

No 5 Observations des Gouvernements relatives à l'avant-projet de Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, adopté par la Commission spéciale le 4 mai 1968 (octobre 1968, 19 p. ronéogr.) *infra* p. 81.

¹ La table des matières se trouve à la fin du présent tome.

Mémoire relatif aux actes illicites en droit international privé, établi par Bernard M. Dutoit, Secrétaire au Bureau Permanent

Document préliminaire No 1 de janvier 1967

Première partie: les actes illicites en général
(Etude descriptive)

CHAPITRE I - INTRODUCTION

1 Le présent exposé a pour origine la décision prise par la Dixième session de la Conférence (1964) d'examiner l'opportunité de mettre à l'ordre du jour de la Onzième session (1968) notamment «la compétence juridictionnelle et législative en matière d'actes illicites (délicts et quasi-délicts)». Il ne sera donc pas question, dans les chapitres qui vont suivre, des problèmes de responsabilité pouvant surgir dans le cadre contractuel.

2 A première vue, il pourrait sembler que ce sujet ne soulève pas de très grandes difficultés, puisque la compétence législative aussi bien que juridictionnelle dans le domaine des actes illicites obéit à des règles généralement admises en droit international privé. En ce qui concerne la *compétence législative* tout d'abord, et quelles que soient les attaques dont elle a fait l'objet¹, la *lex loci actus* reste reconnue dans la législation ou la jurisprudence de la plupart des Etats membres: Autriche (OGH in *Giu* 43 376 No 3439 et références citées par Binder, «Zur Auflockerung des Deliktsstatuts», *Rabels Zeitschrift* 1955, p. 420, note 78); France (arrêt *Lautour*, 25 mai 1948, *Revue critique de droit international privé* 1949, p. 89; art. 75 et 76 de l'avant-projet de Code civil); Italie (art. 25-II des dispositions préliminaires du Code civil); Grèce (art. 26 du Code civil de 1940); Etats-Unis (Restatement art. 377 et 452; en sens contraire: arrêt *Babcock v. Jackson*, *Columbia Law Review* 1963, 1212 ss.); Belgique (Cassation civile 16 mai 1946, *Pasicrisie* 1946, 1 195, Tribunal civil de Bruxelles 24 avril 1953, *Journal des Tribunaux* 69 (1954) 27, Cass. 23 novembre 1962, *Rev. crit. jurispr. belge* 1962, p. 223; Cass. 27 novembre 1964, *Pas.* 1965, I, p. 309); Danemark (Cour suprême,

30 juin 1954, *Rabels Zeitschrift* 1955, 509, Tribunal maritime et commercial Copenhague, *Clunet* 1960, 495); Suède (Haute cour de justice, *Rabels Zeitschrift* 1933, p. 931, 1936, p. 624, 1940-41, p. 834); Pays-Bas (Cour Cass. 18 mars 1938 *N.J.* 1939, No 69; Rotterdam 21 novembre 1950, *N.J.* 1952, No 185; 12 juin 1953, *N.J.* 1954, No 627; Amsterdam 8 juin 1955, *N.J.* 1956, No 351; Middelburg, 27 juin 1956, *N.J.* 1957, No 41); Suisse (BGE 82 II, 162-165; 76 II, 111; 66 II, 167, 51 II, 328, 43 II, 315-317, 35 II, 480; 22, 486, 1170); Norvège (Cour suprême de Christiania, 15 décembre 1905, *Clunet* 1907, p. 852 ss.); Portugal (Code de Commerce de 1888, art. 674 (abordage)).

Deux exceptions notables à l'application exclusive de la loi locale en matière d'actes illicites doivent cependant être signalées: en *Allemagne*, l'article 12 EGBGB prévoit qu'on ne pourra faire valoir contre un Allemand, en vertu du droit étranger, des prétentions supérieures à celles que reconnaît le droit allemand. En outre, une «Verordnung über die Rechtsanwendung bei Schädigungen deutscher Staatsangehöriger ausserhalb des Rechtsgebietes», du 7 décembre 1942, toujours en vigueur (BGH, 2 février 1961, vol. 34, 222), prévoit que la loi allemande est compétente pour régir les actes illicites commis à l'étranger par un Allemand contre un Allemand. En *Angleterre*, le fameux arrêt *Phillips v. Eyre* (1870)² a posé le principe selon lequel une action intentée dans ce pays en réparation d'un préjudice causé à l'étranger n'est recevable que si l'acte du défendeur constitue un dommage susceptible de réparation aussi bien au lieu de l'acte qu'en droit anglais. De même l'article 21 du *Code civil égyptien* de 1948 prévoit l'application de la *lex loci actus*, tout en exigeant que l'acte illicite le soit aussi selon la *lex fori*. Au *Japon*, le paragraphe 11 de la *Hô-Rei* de 1868 va plus loin encore en combinant les dispositions allemande et anglaise.

3 Pour ce qui est de la *compétence judiciaire* en matière d'actes illicites, à la compétence normale du for du défendeur s'ajoute la compétence - concurrente - du tribunal du pays où le délit a été commis. Celle-ci apparaît solidement établie aussi bien en droit interne³ que dans les conventions internationales, qu'elles prévoient des règles de compétence directe⁴ ou indirecte⁵.

² Q.B. 1 et 27.

³ Pour la France et l'Allemagne par exemple cf. Hubert Bauer, 'Compétence judiciaire internationale des tribunaux civils français et allemands', *Dalloz*, Paris, 1965, p. 61; Japon, art. 15 CPC. On notera toutefois qu'en Angleterre le tribunal du lieu du délit ne sera compétent, conformément aux 'R.S.C. order 11, rule 1 as to service of writ out of England', que si le juge anglais accepte de délivrer le 'writ' au défendeur qui, par hypothèse, réside à l'étranger.

⁴ Cf. par exemple la Convention belgo-néerlandaise sur la compétence judiciaire, sur la faillite, sur l'autorité et l'exécution des décisions judiciaires, des sentences arbitrales et des actes authentiques, du 28 mars 1925, la Convention franco-suisse sur la compétence judiciaire et l'exécution des jugements du 15 juin 1869, la Convention belgo-française sur la compétence judiciaire, sur l'autorité et l'exécution des décisions judiciaires, des sentences arbitrales et des actes authentiques, du 8 juillet 1899, le projet de convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des jugements en matière civile et commerciale mis sur pied par les pays du Marché Commun.

⁵ Cf. par exemple la Convention germano-belge concernant la reconnaissance et l'exécution réciproque, en matière civile ou commerciale, des décisions judiciaires, sentences arbitrales et actes authentiques, du 30 juin 1958, la Convention austro-suisse relative à la reconnaissance et à l'exécution des décisions judiciaires, du 15 mars 1927, remplacée par la Convention du 16 décembre 1960, la Convention belgo-suisse sur la reconnaissance et l'exécution de décisions judiciaires et de sentences arbitrales, du 29 avril 1959, la Convention italo-néerlandaise sur la reconnaissance et l'exécution des décisions judiciaires en matière civile et commerciale, du 17 avril 1959, la Convention suédo-suisse relative à la reconnaissance et à l'exécution de décisions judiciaires et de sentences arbitrales, du 15 janvier 1936, ainsi que le projet de convention sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers en matière civile et commerciale du 26 avril 1966 adopté par la Conférence de La Haye de droit international privé.

¹ Signalons que certains auteurs (Zitelmann, 'Internationales Privatrecht', t. II, 1912, p. 528; Frankenstein, 'Internationales Privatrecht', t. II, 1929, p. 360, 392-393) ont entendu appliquer à titre principal la loi personnelle aux actes illicites, tandis que d'autres (Rollin, 'Principes de droit international privé', t. I, No 350 et 363, Pouillet, 'Manuel de droit international privé', 3ème édition, No 315 et 318) en ont réclamé l'application à titre subsidiaire. Parmi les tenants du rattachement des actes illicites au statut contractuel, on signalera Weiss, dans son 'Traité théorique et pratique de droit international privé', t. IV, 2ème édition, p. 415-416. Enfin, le rattachement des actes illicites à la *lex fori* a été défendu notamment par Mazeaud (cf. 'Conflits de lois dans le domaine de la responsabilité civile délictuelle et quasi délictuelle', *Revue critique de droit international privé*, 1934, p. 376 ss. 'Traité de la responsabilité civile', t. III, 4ème édition, p. 337 ss.). Parmi les attaques dont la *lex loci actus* a été l'objet dans la doctrine américaine, cf. notamment Morris, 'The Proper Law of a Tort', 64 *Harvard Law Review*, p. 881; Currie, 'Survival of Actions, Adjudication versus Automation in the Conflict of Laws', 10 *Stanford Law Review*, p. 205; 'Selected Essays on the Conflict of Laws', 1963; Cavers, 'A Critique of the Choice of Law Problem', 47 *Harvard Law Review*, p. 173 ss.; 'The Choice of Law Process', 1965.

4 Toutefois, on ne saurait se faire une première idée des contours et des embûches du sujet ainsi proposé à l'attention de la Conférence sans examiner de plus près comment la compétence législative et la compétence juridictionnelle ainsi définies s'appliquent *in concreto* en droit international privé à la grande variété des actes susceptibles de revêtir l'appellation de délit ou de quasi-délit⁶. En effet, l'extrême diversité des obligations délictuelles a pu conduire à une nécessaire adaptation des règles ordinaires de compétence législative et juridictionnelle aux données particulières de certaines matières, voire même à la consécration de chefs de compétence spéciaux ou exorbitants. Tel sera l'objet du prochain chapitre dont les développements, de caractère descriptif, permettront peut-être de mettre en lumière la nécessité – et les avantages – de la limitation de la convention projetée à un sujet donné. Il conviendra alors dans une deuxième partie de le traiter plus en détail, dans la perspective de l'élaboration d'un traité.

CHAPITRE II – LOI APPLICABLE ET TRIBUNAL COMPÉTENT

5 Il importe de préciser d'abord à titre liminaire que les actes illicites ne constituent qu'une partie de la matière encore plus étendue des obligations extra-contractuelles, lesquelles englobent également tout le domaine des quasi-contrats (enrichissement sans cause, paiement de l'indû, gestion d'affaires) et des obligations légales. Quant aux délits et quasi-délits, leur champ d'application reste très vaste, puisqu'ils concernent à la fois le droit civil, le droit professionnel, le droit maritime, aérien, ferroviaire, fluvial et routier, et même éventuellement le droit public⁷.

Section 1 – Les délits du droit civil

A Compétence législative

6 Au nombre des délits du droit civil, certains auteurs font entrer d'une manière générale la violation des droits de la personnalité (droit à l'honneur, droit au nom, à la vie, à l'intégrité physique, droit au respect de la sphère privée, etc.). Ils analysent ainsi l'action en réparation du préjudice résultant de la violation d'un droit de la personnalité comme «une simple action en dommages et intérêts fondée sur la faute à laquelle s'appliquent les règles du droit commun de la responsabilité délictuelle»⁸.

Le principe traditionnel de la *lex loci* devrait trouver ici une application souple en ce sens qu'on tiendrait compte moins du lieu du fait générateur de l'obligation que du

lieu où les droits personnels de la victime ont été lésés (domicile, résidence, éventuellement lieu de situation du patrimoine), par exemple en cas de diffamation d'une personne étrangère dans un article paru dans un journal d'un autre pays⁹. En cas d'atteinte à l'intégrité physique ou aux biens d'une personne à la suite d'un accident de la circulation, le principe de l'application de la *lex loci actus* pourra subir des aménagements particuliers qui seront examinés dans la deuxième partie de cet exposé.

7 L'application de la *lex loci* est loin de faire l'unanimité de la doctrine et de la jurisprudence en ce qui concerne un autre aspect important du droit de la personne, le *droit au nom*.

En France, on tend à considérer ce droit comme un droit *sui generis* faisant partie intégrante du statut personnel et non pas comme une institution de police civile dont le respect serait sanctionné par l'article 1382 du Code civil¹⁰. En Allemagne, on applique de même la loi nationale, mais dans les limites fixées par la loi allemande¹¹. En Italie, le droit au nom est également soumis au statut personnel¹². Le rattachement du droit au nom à la loi nationale de l'intéressé ne laisse pas d'entraîner certaines conséquences pratiques. C'est ainsi que le Royaume-Uni ne connaissant pas le droit au nom et y voyant un simple usage¹³, un Anglais ne serait pas admis à poursuivre en France l'usurpation de son nom. De même, un Français ne pourra pas davantage poursuivre en Angleterre l'usurpation de son nom, puisque ce dernier pays n'y voit pas la violation d'un droit.

8 En ce qui concerne d'autres aspects du droit de la personnalité, tels que le droit à l'honneur, au respect de la sphère privée etc., la doctrine et la jurisprudence paraissent encore mal assurées¹⁴. Il est permis de penser qu'ici la loi personnelle d'une personne étrangère calomniée par un journal par exemple ne devrait pas obligatoirement trouver application. Ne s'agit-il pas en effet de droits si importants que leur violation constitue nécessairement un délit civil, soumis comme tel en principe à la loi du lieu de l'acte, quels que soient ses aménagements nécessaires?

9 Quelle que soit l'importance grandissante de la protection de la personne en droit international privé, il n'en reste pas moins que le droit de la famille constitue encore un terrain d'élection de la responsabilité délictuelle en droit civil.

Il suffira de signaler brièvement quelques-unes de ses applications principales: la *responsabilité du fiancé*, la *responsabilité de l'époux* et la *responsabilité du père naturel*.

10 La *responsabilité du fiancé* trouve sa source principale dans la rupture d'une promesse de mariage. On

⁶ Il va de soi que l'ordre dans lequel les compétences législative et juridictionnelle seront étudiées dans le présent rapport n'implique nullement que la compétence législative devrait entraîner la compétence judiciaire. Le système d'exposition ici retenu, qui correspond du reste au schéma habituel des rapports du Bureau Permanent, a paru se justifier par l'importance et l'actualité des problèmes soulevés par la compétence législative en matière d'actes illicites.

⁷ Pour la commodité de l'exposé, cette division a été empruntée à Pierre Bourel, dans son ouvrage 'Les conflits de lois en matière d'obligations extra-contractuelles', Paris, 1961, p. 113.

⁸ Bourel, *op. cit.*, p. 115.

⁹ Cf. Binder, 'Zur Auflockerung des Deliktsstatus', *Rabels Zeitschrift*, 1955, p. 496a.

¹⁰ Batiffol, *Traité*, No 399, note 4; en sens contraire, cf. Schnitzer, 'Internationales Privatrecht', 4ème édition, t. I, 1958, p. 294, qui cite un arrêt du tribunal de la Seine du 1er décembre 1926, D.H., 1927, 127.

¹¹ Kegel, 'Internationales Privatrecht', 2ème édition, Munich, 1964, p. 213; celui-ci n'admet l'application éventuelle de la loi du lieu de l'acte que si les 'Verkehrsinteressen' l'exigent.

¹² Cassation Italie 17 février 1928, *Rivista di diritto et procédure pénale*, 1928, II, 261.

¹³ Wolff, 'Private International Law', p. 290-91.

¹⁴ Citons néanmoins quelques études récentes de droit interne: 'Der zivilrechtliche Persönlichkeits- und Ehrenschatz', Exposé préparé par le Max-Planck-Institut, Mohr, Tübingen 1960; A. Schule et H. Huber, 'Persönlichkeitsschutz und Pressefreiheit', Mohr, Tübingen, 1961; J. M. Grossen et P. Jäggi, 'Fragen des privatrechtlichen Schutzes der Persönlichkeit', *Revue de droit suisse*, 79 (1960) Nos 3 & 4.

songera par exemple à une rupture de fiançailles – célébrées en Angleterre – entre un fiancé allemand et une fiancée anglaise habitant tous les deux Paris. En cette matière, le droit international privé consacre les solutions les plus diverses, allant de l'application de la loi du contrat en Angleterre jusqu'au rattachement à la *lex loci delicti* en France, en passant par la loi personnelle dans nombre de pays européens, notamment en Allemagne¹⁵ et en Italie qui rangent les fiançailles dans le droit du mariage ou les analysent comme une convention d'ordre familial.

Au contraire la solution française se fonde sur la considération que «ce n'est pas la rupture elle-même mais les circonstances extérieures à cette rupture qui fondent l'action en réparation»¹⁶, ce qui conduit à rattacher la responsabilité du fiancé, comme du reste celle de l'époux coupable, au statut délictuel. Dans cette perspective, la détermination du lieu du délit peut se révéler malaisée. Certains auteurs voient l'élément essentiel du rattachement du délit dans le domicile de la victime, c'est-à-dire le plus souvent de la fiancée¹⁷.

11 En ce qui concerne la *responsabilité des époux* de nationalités différentes ou vivant dans un pays qui n'est pas le leur, elle couvre des situations fort différentes qu'il importe de bien distinguer: la responsabilité du conjoint pour les faits survenus durant la vie conjugale d'une part et la responsabilité du conjoint en cas de dissolution ou de relâchement du lien conjugal d'autre part.

12 Dans la première hypothèse, s'agissant du préjudice, matériel (séviçes par exemple) ou moral (adultère ou «mental cruelty»), causé, intentionnellement ou non, par l'un des époux à l'autre pendant le mariage, la doctrine¹⁸ se prononce pour l'application de la *lex loci delicti*. On a fait remarquer pourtant que cette solution n'était pas inattaquable tant du point de vue de l'analyse juridique¹⁹ que du point de vue pratique, la localisation du lieu de délit pouvant se révéler fort difficile. On a donc proposé de considérer le domicile commun, éventuellement la résidence commune des époux, comme l'élément essentiel de localisation des délits commis entre conjoints²⁰. Dans cette perspective, la loi du domicile commun s'applique à titre de *lex loci delicti* (et non de loi du statut personnel des époux). Il en résulte cette conséquence importante qu'en l'espèce le juge pourra toujours tenir compte d'autres indices de rattachement. C'est ainsi, au dire de Bourel, que l'on appliquerait la loi du domicile commun à l'accident de voiture au cours duquel l'un des époux aurait causé des blessures à l'autre, «dans la mesure où l'accident met en cause les seuls époux»²¹. En revanche, si l'accident intéresse d'autres personnes à titre de victime ou de co-auteur par exemple, la loi du lieu de l'accident retrouverait vocation à s'appliquer.

¹⁵ Cf. Meili, I, p. 273; Lewald p. 77; Wolff, p. 185; Kegel, p. 259-260, suivi en cela par la jurisprudence, préconise l'application cumulative de la loi nationale du fiancé et de la fiancée; Raape au contraire propose d'appliquer la loi du domicile de la personne lésée. Le droit suisse penche au contraire en faveur de la loi du domicile de la personne responsable, en application du principe général de l'article 2 LRDC (cf. Schnitzer, I, p. 335); le droit finlandais opte pour la *lex fori*, limitée toutefois par la loi nationale lorsque cette dernière est plus favorable au coupable (par. 46 de la loi du 5 décembre 1929).

¹⁶ Bourel, *op. cit.*, p. 120.

¹⁷ *Ibid.*, p. 121.

¹⁸ Cf. par ex. Holleaux, 'Le droit international privé de la famille en France et en Allemagne', p. 173; Niboyet, *Traité*, t. V, p. 384-85.

¹⁹ La qualification des délits commis entre époux (violation du devoir de fidélité, d'assistance) ne saurait faire fi complètement du système juridique qui les fonde, c'est-à-dire du droit applicable aux effets personnels du mariage.

²⁰ Bourel, *op. cit.*, p. 123.

²¹ *Ibid.*, p. 124; cf. aussi Morris, 'The Proper Law of a Tort', *Harvard Law Review*, 1951, p. 885-86.

13 Pour ce qui est de la deuxième hypothèse constitutive de la responsabilité entre époux (responsabilité du conjoint en cas de dissolution ou de relâchement du lien conjugal), l'obligation de réparation qui est à la charge du conjoint coupable peut prendre la forme soit d'une pension alimentaire, soit du paiement de dommages-intérêts.

14 L'application de la *lex fori* à la pension alimentaire accordée à titre provisoire, par le juge pendant l'instance en divorce, de même que l'application de la loi régissant les effets du mariage à la pension alimentaire attribuée après la séparation de corps, ne paraissent pas soulever trop de difficultés. En effet, dans le premier cas, la *lex fori* se justifie à titre de loi de procédure ou de loi de police et de protection²² tandis que, dans le deuxième cas, la solution découle du fait que la pension alimentaire constitue une survivance de l'obligation de secours.

15 Quant à la pension alimentaire accordée en raison du divorce, on a voulu la soumettre tantôt à la loi du délit (= loi du lieu du prononcé du divorce), tantôt à la loi gouvernant les effets du mariage, selon que l'on insiste sur le caractère réparateur ou au contraire sur l'aspect alimentaire de la pension après divorce. M. Batiffol a même suggéré d'appliquer cumulativement la *lex loci delicti* (en ce qui concerne le principe de la pension) et la loi nationale des époux (en ce qui concerne le quantum ou les modalités de l'obligation alimentaire)²³. Nombre d'auteurs insistent au contraire sur le caractère pénal de la pension alimentaire après divorce et la soumettent à la même loi que le divorce lui-même, c'est-à-dire à la loi régissant le statut personnel des époux²⁴.

16 Les mêmes oppositions doctrinales se retrouvent en ce qui touche les dommages-intérêts alloués en raison même du divorce ou de la séparation de corps, tels que les prévoient par exemple les articles 301, al. 2 et 311, dernier alinéa, du Code civil français²⁵. Certains auteurs soumettent à la *lex loci delicti* l'ensemble des dommages-intérêts alloués à l'époux innocent par le juge du divorce ou de la séparation de corps²⁶. D'autres en revanche, considérant que les dommages-intérêts prévus aux articles 301 et 311 ne constituent pas une simple application du principe général de l'article 1382, mais bien une réglementation spéciale propre au divorce, leur appliquent la loi compétente pour régler le divorce ou la séparation de corps²⁷.

17 Pour ce qui est enfin de la *responsabilité du père naturel* dans l'hypothèse où celui-ci possède par exemple la nationalité allemande et habite la Suisse, tandis que la mère est française et a accouché en France, on examinera séparément d'une part la responsabilité alimentaire du père naturel à l'égard de l'enfant et d'autre

²² Telle est notamment l'opinion de la doctrine en France et en Allemagne; cf. Niboyet, *Traité*, t. V, No 1513 c; Schnitzer, I, p. 416; contra: Kegel, p. 280, qui n'admet le recours à la *lex fori* que s'il est difficile de déterminer la loi gouvernant les effets personnels du mariage.

²³ *Traité*, No 471.

²⁴ Niboyet, *Traité*, t. V, No 517-VII, p. 453; Holleaux, p. 173-74; Raape, p. 209; Wolff, p. 181; Kegel, p. 302.

²⁵ Il convient de distinguer ce genre de dommages-intérêts des autres réparations pécuniaires entre époux, dues à la suite d'un dommage causé indépendamment de la rupture du lien conjugal. Ici l'application de la *lex loci delicti* ne saurait faire de doute.

²⁶ Batiffol, *Traité*, No 471; Bartin, *Principes*, t. II, par. 316, p. 313-14.

²⁷ Bourel, p. 130; Niboyet, t. V, No 1429-II, p. 155; Holleaux, p. 173.

part la responsabilité délictuelle du père naturel envers la mère.

18 L'action en recherche de paternité se présente de manière fort différente selon qu'elle emporte des effets d'état civil (Standesfolgeklage) ou se borne au contraire à des effets pécuniaires (Vaterschaftsklage)²⁸. Si la soumission de l'action en recherche de paternité avec effet d'état civil au statut de la filiation²⁹ semble aller de soi, la question se complique lorsque l'action en paternité n'a que des effets pécuniaires. Certes la doctrine et la jurisprudence se prononcent généralement en faveur du rattachement de cette action à la loi du statut de la filiation ou de la famille³⁰.

19 Toutefois, la jurisprudence italienne notamment a souligné qu'on ne saurait rattacher au droit de la famille l'action en recherche de paternité, lorsque par hypothèse l'établissement du lien de filiation est légalement interdit³¹. On a proposé alors de soumettre l'obligation alimentaire du père naturel au statut délictuel³². Cette manière de voir implique que du point de vue juridique la cohabitation serait considérée comme un acte illicite, solution qui ne paraît guère répandue en droit positif et qui n'a pas été maintenue dans la jurisprudence italienne.

20 Tenant compte des objections que soulève le rattachement de l'action en recherche de paternité avec effet pécuniaire soit au statut de la filiation ou de la famille, soit à celui des délits, on a suggéré d'analyser cette action comme le reflet d'une obligation légale, reposant sur l'idée sociale de protection et d'assistance de l'enfant illégitime et soumise ainsi logiquement à la loi de son domicile ou de sa résidence habituelle³³.

21 Quant à l'action en responsabilité du père naturel pour séduction dolosive de la mère, quels que soient ses liens avec le statut de la filiation³⁴, elle est soumise par nombre de commentateurs au statut des délits³⁵. On remarquera que certains auteurs, tels M. Batiffol n'admettent l'action délictuelle de la mère que si la loi applicable (*lex loci actus*) permet elle-même la recherche de paternité, au motif que ladite action délictuelle

suppose, à l'instar de l'action en recherche de paternité, la reconnaissance d'un lien de filiation³⁶.

Le principe de l'application de la loi du lieu du délit de séduction une fois admis, sa localisation n'en pose pas moins de sérieux problèmes. L'application de la loi du lieu où s'est exercée l'activité illicite conduisant souvent à la prise en considération d'éléments accidentels (naissance, conception, manœuvre dolosive, etc.) on a proposé de considérer, en principe, la loi du domicile de fait des concubins comme la concrétisation la plus adéquate de la *lex loci actus*³⁷.

B Compétence judiciaire

22 En ce qui touche les délits du droit civil (violation des droits de la personne, atteintes au droit de famille), la compétence normale du tribunal du domicile du défendeur et de celui du lieu de l'acte dommageable ne sauraient faire de doute. On ne s'attachera pas ici aux compétences dites exorbitantes, telles que le for du demandeur ou le for du patrimoine, qui sont de nature générale et ne sont pas propres aux actes illicites. Il convient en revanche d'examiner dans quelle mesure les particularités de la matière ont pu amener la jurisprudence et la doctrine à consacrer des fors spéciaux en matière d'actes illicites. Ainsi en va-t-il notamment des actions qui sanctionnent la responsabilité civile découlant d'une atteinte à l'intégrité physique ou aux biens d'une personne à la suite d'un accident de la route (*cf. infra* No 100, le for du siège de l'assureur en cas d'action directe).

23 On notera qu'en ce qui concerne le *droit au nom* certains pays semblent admettre la compétence du tribunal du lieu où le besoin de mettre fin par exemple à l'appropriation abusive d'un nom se fait sentir³⁸. Cette solution est admise même dans les pays qui considèrent le droit au nom comme relevant de la loi nationale de l'intéressé³⁹. On remarquera à cet égard que le droit international privé allemand par exemple n'applique pas le principe de la compétence juridictionnelle allemande vis-à-vis des Allemands aux actions concernant le nom et les titres de noblesse⁴⁰. En France au contraire, pareilles actions, de même que celle sanctionnant toute autre violation des droits de la personne, restent soumises à la compétence judiciaire, telle qu'elle résulte des dispositions générales des articles 14 et 15 du Code civil⁴¹.

24 Toutefois c'est en matière d'atteintes aux droits de famille que la compétence juridictionnelle normale en matière d'actes illicites a subi les aménagements les plus nombreux.

25 Ainsi en est-il du for de l'action en réparation pour les dommages causés par la rupture d'une promesse de mariage. Selon la qualification donnée à cet acte, on pourrait être amené à reconnaître, à côté de la compétence du tribunal du domicile du défendeur, la compétence concurrente du tribunal du lieu de la rupture, ou même du domicile du demandeur, c'est-à-dire le plus souvent de la fiancée, dans la mesure où l'on considère que c'est en ce dernier lieu que le délit s'est réalisé.

26 En ce qui concerne la pension alimentaire accordée par le juge, à titre provisoire, pendant l'instance en di-

²⁸ Cette distinction est connue notamment en Allemagne (BGE 28 avril et 5 juin 1952, JZ 477, 479), en Suisse (art. 309 du Code civil), au Portugal (art. 34, chiffre 2, du décret du 25 octobre 1910), en Italie (art. 278 du Code civil), en France depuis l'introduction de l'art. 342, al. 2 nouveau, par la loi du 15 juillet 1955.

²⁹ C'est-à-dire, par exemple, à la loi nationale de l'enfant en France, à la loi nationale du père en Suisse et en Allemagne.

³⁰ En France, *cf. Cassation*, 8.12.1953, *Revue critique de droit international privé* 1955, p. 133; application de la loi nationale de l'enfant; en Allemagne (art. 21 EGBGB) et en Autriche (§ 12 der D. Durchführungsvorordnung zum Ehegesetz); application de la loi nationale de la mère au moment de la naissance; Kegel, dans son commentaire à la loi d'introduction au BGB, p. 859, se prononce de *lege ferenda* pour l'application de la loi nationale du père; en Suisse: application de la loi du domicile de la mère au moment de la naissance de l'enfant (ATF 82 II 570 ss.; 84 II 602 ss.; 85 II 319 ss.; 89 II 113 ss.; 92 II, 82), jurisprudence nouvelle qui a succédé à l'application de la loi du domicile du défendeur au moment de la conception (sur ce dernier principe, *cf. Schnitzer*, t. I, p. 469 et Aubert, 'L'action en recherche de paternité. Examen de la jurisprudence fédérale et cantonale en matière de droit international privé', *Annuaire suisse de droit international*, vol. 12, 1955, p. 120 ss.; sur les critiques faites à cette jurisprudence nouvelle, Aubert, *SJZ* 53, p. 353 ss.; Schnitzer, t. II, p. 1040, add. à p. 471, rem. 366; Lalive, *Annuaire suisse de droit international*, t. 13, p. 260-261); la Suède, la Finlande, les Etats-Unis appliquent la *lex fori*, *cf. Schnitzer*, t. I, p. 478.

³¹ *Cf. Cassation* Italie, 6 mars 1953, *Revue critique de droit international privé* 1954, p. 371, note De Nova.

³² *Cf. Cour d'Appel de Brescia*, 14 juin 1950 (Foro Italiano 1950, I, p. 1258).

³³ *Cf. Bourel*, p. 135, de même que l'article premier de la Convention de La Haye sur la loi applicable aux obligations alimentaires envers les enfants, du 24 octobre 1956.

³⁴ Certains auteurs proposent ainsi de rattacher la responsabilité délictuelle du père naturel en cas de séduction à la loi nationale de ce dernier, *cf. Neuhaus*, 'Die Verpflichtungen des unehelichen Vaters im deutschen internationalen Privatrecht', p. 18-19.

³⁵ Laurent, 'Droit civil international', t. V, p. 567, No 274; Bartin, Principes, t. II, par. 363, p. 354; Niboyet, t. V, No 1525, p. 481, Habicht 'Internationales Privatrecht', 1907, p. 163.

³⁶ Batiffol, Répertoire de droit international, t. VIII, vo Filiation Nos 105 et 106.

³⁷ Bourel, p. 142.

³⁸ Pour la Suisse, *cf. Schnitzer*, t. I, p. 292.

³⁹ Pour l'Allemagne, *cf. Erwin Riezler*, 'Internationales Zivilprozessrecht', Tübingen, 1949, par. 23, p. 240-242.

⁴⁰ *Cf. Bauer*, *op. cit.*, No 70, p. 81.

⁴¹ *Cf. Batiffol*, Traité, No 687.

voce, elle ne se rattache manifestement pas au domaine des délits⁴². Il en est de même de la pension alimentaire attribuée après la séparation de corps⁴³. En revanche, la pension alimentaire ou les dommages-intérêts accordés en raison du divorce concernent directement la matière des actes illicites. Quelle que soit la qualification (délictuelle, alimentaire ou pénale) donnée à la pension ou aux dommages-intérêts après le divorce, ceux-ci ne sauraient relever que de la seule compétence du juge du divorce, c'est-à-dire, dans certains pays, du juge du domicile de la partie défenderesse⁴⁴. On remarquera toutefois la faculté reconnue par exemple au conjoint suisse habitant l'étranger d'intenter une action en divorce devant le juge de son lieu d'origine (article 7, lettre g, LRDC) de même que la compétence des tribunaux allemands pour statuer sur un divorce dès que l'une des parties est allemande (par. 606 III, ZPO, par. 606, b, No I ZPO).

27 Quant à l'action qui tend uniquement à des prestations pécuniaires du père naturel en faveur de la mère et de l'enfant, sans effet d'état civil, et que l'on a voulu parfois ranger parmi les actions délictuelles, elle relève normalement de la compétence du juge du domicile du défendeur⁴⁵. Toutefois certains pays connaissent aussi, pour des motifs pratiques évidents, le for concurrent du domicile du demandeur⁴⁶. Le droit suisse par exemple prévoit même le for du lieu d'origine du défendeur lorsque ce dernier, à l'instar du demandeur, est domicilié hors de Suisse (article 313 ccs). On notera par ailleurs que le droit allemand ne reconnaît pas un jugement étranger condamnant un père allemand à une somme plus élevée que celle prévue par le droit allemand (par. 328, I, No 4, ZPO).

28 L'action en responsabilité délictuelle du père naturel pour séduction dolosive de la mère paraît devoir, à défaut de dispositions spéciales, ressortir de la compétence ordinaire du tribunal du domicile du défendeur, ou de celui du lieu du délit, sauf circonstances spéciales militent en faveur d'un autre for⁴⁷.

Section 2 – Les délits de la vie professionnelle et économique

A Compétence législative

29 Parmi les nombreux actes illicites auxquels la vie professionnelle et économique peut donner lieu, on notera d'abord la diffamation ou le dénigrement, par exemple dans un pays X d'un produit importé d'un autre pays. Il est d'autres actes illicites qui, sans aller aussi loin, sont contraires à la déontologie professionnelle et constituent le plus souvent une atteinte à la propriété incorporelle. On pourrait songer par exemple au fait pour un ingénieur d'une entreprise de livrer à une firme concurrente des renseignements confidentiels sur l'acti-

vité de sa maison ou sur les personnes qu'elle emploie. On pourrait penser aussi au grave problème de la responsabilité du médecin qui a fait précisément l'objet en 1966 du second Congrès de morale médicale en France⁴⁸. On s'attachera plus spécialement ici à la concurrence déloyale, qui non seulement apparaît comme le délit commercial par excellence, mais encore a fait déjà l'objet d'études doctrinales approfondies⁴⁹. Sous ce vocable, on a proposé d'entendre de la manière la plus large «l'ensemble des actes illicites commis dans les rapports d'affaires et sanctionnés par les seules règles du droit civil de la responsabilité délictuelle»⁵⁰. A titre d'exemple, on retiendra le fait pour une entreprise d'un pays donné de s'imposer sur les marchés étrangers par des manœuvres de dumping.

30 En matière de concurrence déloyale, l'application de la *lex fori* a pu paraître justifiée à certains auteurs au motif que les faits incriminés peuvent faire dans certains systèmes l'objet à la fois d'une action civile et d'une action pénale portées toutes deux devant la juridiction répressive. L'argument n'est pas décisif, dans la mesure où l'on conteste, avec une grande partie de la doctrine, pareille absorption du droit civil par le droit pénal. Plus sérieux apparaît l'argument fondant l'application de la *lex fori* sur l'idée que les règles concernant la concurrence déloyale font partie de l'ordre public interne et ne s'appliquent donc que dans la limite du *forum*⁵¹. On peut en effet se demander à juste titre si le juge d'un pays donné devrait appliquer par exemple les règles étrangères interdisant les ventes à lots ou à primes, dans l'hypothèse où son propre droit ne connaîtrait pas pareille prohibition. La doctrine⁵² n'a pas manqué de relever cependant que la liberté du commerce n'a nulle part une portée absolue. En effet, le législateur lui-même lui apporte des exceptions de plus en plus nombreuses. On ne voit guère dans ces conditions pourquoi les lois étrangères, dans la mesure où elles s'inspirent du même esprit, devraient être considérées nécessairement comme contraires à l'ordre public du pays du juge, qui en refuserait systématiquement l'application⁵³.

31 Aussi bien a-t-on tenté, surtout en Allemagne, d'analyser la protection contre la concurrence déloyale comme un droit personnel, intangible et absolu, au profit des commerçants et soumis ainsi à leur loi nationale⁵⁴. En

⁴⁸ Cf. Ambialet Janine, 'Responsabilité du fait d'autrui en droit médical', Paris, 1965.

⁴⁹ Cf. le 4ème congrès de droit comparé (Paris 1954) et le rapport général de Wengler, 'Die Gesetze über den unlauteren Wettbewerb und das internationale Privatrecht', in *Rebels Zeitschrift*, 1954, p. 401 ss.

⁵⁰ Bourel, p. 154-155. Signalons que le droit français par exemple connaît une notion plus étroite de la concurrence déloyale, puisqu'il distingue l'action en contrefaçon de l'action en concurrence déloyale, cf. Roubier, *Revue trimestrielle de droit commercial*, 1948, p. 546 ss.

⁵¹ Cf. les décisions jurisprudentielles citées par Wengler, p. 175, notes 26 et 27.

⁵² Cf. Bartin, *Principes*, t. II, p. 402; Hamel et Lagarde, 'Traité de droit commercial', t. I, No 97 ss., p. 121 ss.

⁵³ Sur le problème voisin de l'application du droit anti-trust étranger cf. Bär, 'Zur Frage der Anwendung ausländischen Kartellrechts in Zivilprozessen' *Annuaire suisse de droit international*, t. XVIII, 1961. Du même auteur, 'Kartellrecht und Internationales Privatrecht', Berne, 1965; Homburger et Jenny, 'Internationalrechtliche Aspekte des EWG-Wettbewerbsrechts Zur Anwendung des wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen des EWG-Vertrages auf in Nichtmitgliedsstaaten veranlasste Wettbewerbsbeschränkungen', Berne, 1966; cf. aussi Eickman, 'L'application de l'article 85 du Traité de Rome aux ententes étrangères à la CEE, mais causant des restrictions à la concurrence à l'intérieur du Marché Commun', *Revue critique de droit international privé*, 1965, p. 499 ss.

⁵⁴ Cf. Wengler, *op. cit.*, p. 174.

⁴² Notons seulement que la compétence du tribunal du lieu où le besoin de protection se fait sentir, c'est-à-dire le plus souvent le tribunal du domicile du demandeur, semble acquise, même si ledit tribunal n'est pas habilité à statuer sur le divorce lui-même.

⁴³ La compétence du juge de la séparation de corps semble aller ici de soi.

⁴⁴ Pour un aperçu de la législation des principaux pays en cette matière, cf. Schnitzer, t. I, p. 381 ss. En Suisse, l'article 144 CC prévoit la compétence du juge du domicile du demandeur.

⁴⁵ Cf. par exemple, pour l'Allemagne, Bauer, *op. cit.*, No 49, p. 57; pour la Suisse, Schnitzer, I, p. 470. Au contraire, l'action en paternité avec effets d'état civil relèvera de la compétence des tribunaux du pays de la nationalité du père présumé. Pour la Suisse, cf. Schnitzer, I, p. 472.

⁴⁶ Suisse: art. 312 Code civil; Allemagne: par. 23, a), ZPO. La Convention de La Haye de 1958 concernant la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière d'obligations alimentaires envers les enfants consacre, à son article 3, la compétence des tribunaux de la résidence habituelle du débiteur et de celle du créancier d'aliments, ainsi que la compétence du juge expressément ou tacitement élu.

⁴⁷ Sur cette question la doctrine et la jurisprudence des pays membres paraissent muettes.

Italie, on est arrivé au même résultat en affirmant que l'action en concurrence déloyale sanctionne un droit de clientèle considéré comme un véritable droit de propriété. Pourtant, il semble bien que cette action n'ait pas tant pour but de protéger un droit personnel du commerçant que de réprimer l'utilisation de certains moyens illégaux de concurrence.

32 Finalement, c'est bien en faveur du rattachement à la *lex loci delicti* que la doctrine dominante s'est prononcée⁵⁵. Les conséquences pratiques du principe ainsi posé seront toutefois fort différentes selon le critère retenu pour concrétiser cette loi. Le recours au *critère juridique* amène à retenir le lieu de commission des actes de concurrence déloyale indépendamment du lieu de leurs effets. En France, en effet, le préjudice ne constitue pas une condition de succès de l'action en responsabilité⁵⁶. Pareil critère de rattachement apparaît problématique en droit international privé en raison de son imprécision. Récemment, M. Wengler a eu recours au *critère économique* de l'«effet de la concurrence déloyale sur les ventes du marché interne»⁵⁷.

Les règles sur la concurrence déloyale ayant pour objet essentiel l'organisation du marché, il conviendrait de rattacher toute activité de concurrence à la loi compétente pour régir ce marché (= *lex loci delicti*).

Binder enfin propose de ne retenir le lieu où s'affrontent les concurrents que si la concurrence est exercée sur un marché étranger par des commerçants de nationalité distincte⁵⁸. Si au contraire la concurrence met aux prises à l'étranger deux ou plusieurs commerçants de même nationalité, leur loi nationale commune devrait être préférée. «L'acte délictuel est en effet rattaché, malgré sa commission dans un pays étranger, au groupe social que forment les commerçants par leur origine commune; la loi de ce groupe, c'est-à-dire la loi du siège et des relations de concurrence, représente ainsi dans cette hypothèse la véritable *lex loci delicti*»⁵⁹. A cet égard, on pourrait se demander si cette «loi du siège et des relations de concurrence» en laquelle Binder et Bourel voient, non sans bonnes raisons, la *lex loci delicti* en matière de concurrence déloyale n'existe pas tout autant lorsque la concurrence est le fait, à l'étranger, de commerçants ou de personnes morales ayant le même domicile ou le même siège social.

33 Dans le domaine professionnel, on notera, à côté de la concurrence déloyale, la grande importance des *relations du travail* qui englobent à la fois la *rupture du contrat de travail* et les *accidents du travail*.

34 La première de ces questions soulève essentiellement le point de savoir comment qualifier les indemnités pour rupture du contrat de travail. Les rattache-t-on au statut des délits, le principe de territorialité doit prévaloir. Les rattache-t-on au statut des contrats, certains auteurs⁶⁰ n'en concluent pas moins à l'exclu-

sion de la loi d'autonomie au profit de la loi territoriale, en l'espèce les dispositions impératives du code du travail. La détermination exacte de la loi territoriale ainsi déclarée compétente oppose les tenants de la *loi du lieu d'exécution du travail*⁶¹ à ceux qui optent pour la *loi du lieu de résiliation du contrat de travail*⁶².

35 S'opposant à la qualification délictuelle ou contractuelle ainsi donnée de la rupture du contrat de travail, Bourel considère la réparation du préjudice causé comme «une obligation professionnelle imposée par le législateur dans le cadre de la réglementation du travail»⁶³. Il conviendrait alors de la rattacher à la loi du lieu de l'exercice de la profession, c'est-à-dire à la loi de l'entreprise, qui du reste coïncidera le plus souvent avec le lieu d'exécution du travail.

36 Pour ce qui est de la loi applicable aux accidents de travail, la presque unanimité de la doctrine s'est faite en faveur du rattachement au statut territorial. Les difficultés commencent lorsqu'il s'agit de concrétiser ce rattachement. Ici encore la sphère d'application territoriale pourra être déterminée par le lieu du contrat de travail, le lieu du délit et le lieu de l'entreprise.

37 Admise dans de nombreux pays⁶⁴, la qualification contractuelle repose sur l'idée que l'obligation légale de réparation à la charge d'un employeur en cas d'accident de travail est «attachée au contrat (et) fait partie de l'organisation de celui-ci»⁶⁵. Si, au contraire, on considère la responsabilité des accidents de travail comme un cas particulier de responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle, à laquelle s'applique la loi du lieu de l'accident, on tient compte certes d'un élément nécessaire de la responsabilité de l'employeur, à savoir l'accident⁶⁶. Pareille solution présente toutefois l'inconvénient de faire fi du contexte plus large dans lequel se situe l'activité en cause. Aussi, à la suite de Martin et de Lerebours-Pigeonnière, Bourel, propose-t-il de se référer à l'idée de responsabilité légale professionnelle, ce qui entraînerait l'application de la loi du lieu de l'activité professionnelle au sens de la loi de l'entreprise (de préférence à celle du lieu d'exécution du travail)⁶⁷.

38 On remarquera toutefois qu'un véritable conflit de lois ne peut surgir en principe que dans les cas où la loi sur les accidents du travail consacre la responsabilité privée de l'employeur (cf. par exemple dans certains pays les accidents du travail agricole), mais non pas dans les hypothèses, de plus en plus nombreuses, où la réparation des accidents du travail est à la charge de la sécurité sociale. Cette substitution du système de la responsabilité collective à la responsabilité privée de l'employeur modifie profondément le champ d'application des lois sur les accidents du travail. Désormais, les pays qui ont adopté une législation de sécurité sociale et d'as-

⁵⁵ Cf. par exemple Niboyet, Manuel, p. 400; Pillet, t. II, No 549; Savatier, 'Traité de la responsabilité', 2ème édition, t. I, No 59, p. 72; Binder, 'Zur Auflockerung des Deliktstatuts', *Rabels Zeitschrift* 1955, p. 412 ss.; Rabel, 'The conflict of Laws', t. II, p. 295 ss.

⁵⁶ Bourel, *op. cit.*, p. 161.

⁵⁷ *Rabels Zeitschrift*, 1954, p. 414 ss.

⁵⁸ Binder, article cité, *Rabels Zeitschrift* 1955, p. 494 ss.

⁵⁹ Bourel, *op. cit.*, p. 163.

⁶⁰ Martin, 'Une conception nouvelle de l'empire de la loi locale par opposition à la loi personnelle et à la loi territoriale', *Recueil des cours de l'Académie de droit international*, 1935, t. 52, p. 626; contra: De Vos, 'Le problème des conflits de lois', t. II, No 588, p. 612 et 616, No 591, p. 619.

⁶¹ Batiffol, Traité, No 608.

⁶² Planio et Ripert, t. XI, No 807, p. 5; Calep, *Répertoire de droit international*, vo Contrats de travail, Nos 54 et 55, p. 213.

⁶³ *Op. cit.*, p. 166.

⁶⁴ Notamment en Allemagne, en Angleterre, en Belgique, aux Etats-Unis, en France, en Italie; pour les références, cf. Bourel, p. 168, note 60.

⁶⁵ Batiffol, Traité, No 621.

⁶⁶ La solution se retrouve dans la doctrine de nombreux pays, cf. Bourel, p. 171, note 74.

⁶⁷ Sur l'appui que cette solution trouve dans la doctrine des différents pays, cf. Bourel, p. 172, note 81.

surance obligatoire en matière d'accidents du travail considèrent celle-ci comme faisant partie intégrante du droit public et à ce titre inapplicable par le juge étranger⁶⁸. Toutefois, même en ce dernier cas, il reste à déterminer le critère d'application du principe de territorialité ainsi défini. En France, l'arrêt de la Cour de cassation du 9 décembre 1954 se réfère à «la loi qui régit le contrat de travail».

Certains auteurs, tels Laroque et Freyria, préfèrent le lieu de survenance du risque, c'est-à-dire le lieu de l'accident, tandis que Bourel, suivant en cela les tribunaux allemands et italiens, défend l'application de la loi du lieu de l'entreprise au motif – non dénué de valeur – que «les prestations servies représentent la contrepartie de l'apport du travailleur à l'économie du pays, apport qui se réalise par l'intermédiaire de l'établissement dont il relève»⁶⁹. L'application de la loi du lieu de l'entreprise paraît ainsi dictée aussi par des considérations de justice sociale.

B Compétence judiciaire

39 En ce qui concerne les délits de la vie professionnelle et économique, on rappellera la compétence normale du tribunal du domicile du défendeur (éventuellement du lieu du siège de la société ou de la succursale), de même que celle du tribunal du lieu de survenance de l'acte illicite. Laissant à nouveau de côté les fors généraux dits exorbitants, on examinera dans quelle mesure les délits de la vie professionnelle et économique ont pu conduire à l'admission de certains fors spéciaux.

40 Il convient de signaler qu'en matière de concurrence déloyale notamment, la détermination exacte du lieu de l'acte, et par voie de conséquence du tribunal compétent de ce chef, pourra soulever des difficultés. On notera en passant que l'action en réparation du dommage causé par un acte de concurrence déloyale pourra être intentée, en vertu d'une disposition générale, au for de la situation des biens dans les Etats qui le connaissent⁷⁰. Dans certains pays, ces chefs de compétence juridictionnelle ne seront valables en principe que dans la mesure où les lois sur la concurrence déloyale ou les lois anti-trust ne sont pas considérées comme relevant de la «territorialité des lois de droit public». En effet, en cette hypothèse, les tribunaux d'un Etat donné ne pourraient jamais appliquer que leur propre législation et seraient compétents dès que cette dernière aurait vocation à s'appliquer. L'absorption complète de la compétence juridictionnelle dans la compétence législative résout ici le problème en le supprimant.

41 Pour ce qui est de l'action en réparation des accidents de travail, qu'elle soit fondée sur le système de la responsabilité privée de l'employeur ou sur celui de la sécurité sociale, il faut retenir non seulement la compé-

tence du tribunal du domicile du défendeur, mais encore celle du tribunal du lieu du travail, lequel coïncidera du reste le plus souvent tant avec le lieu d'exécution du contrat qu'avec le lieu de l'accident.

Section 3 – Les délits du droit maritime, aérien, ferroviaire, fluvial et routier

A Compétence législative

42 Bien que cette matière ait fait l'objet déjà d'un certain nombre de conventions⁷¹, celles-ci n'excluent pas complètement la possibilité de conflits de lois concernant les délits maritimes, aériens, ferroviaires, fluviaux et routiers, car d'une part leur objet n'est pas exhaustif et d'autre part elles n'ont pas été ratifiées par tous les Etats.

43 En droit maritime se pose le problème important de la loi applicable aux abordages survenus en haute mer. A cet égard différentes solutions ont été proposées. Si l'on fait abstraction de la théorie anglo-américaine de la «General maritime law» – repoussée par la presque totalité des auteurs continentaux et contestée aujourd'hui même dans les pays de common law – on retiendra la théorie de la *lex fori* soutenue principalement en France, et qui peut se justifier au titre de loi applicable en dernier ressort, la théorie de la *loi du pavillon*, qui pose de graves problèmes en cas de collision de navires ou d'aéronefs de nationalités différentes, ainsi que la théorie de la *loi locale*, défendue surtout en Allemagne et reprise par Niboyet. Celle-ci repose sur l'idée que le navire abordeur constitue le lieu de l'acte générateur et le navire abordé le lieu du préjudice. Il ne reste plus alors qu'à appliquer, selon l'idée que l'on se fait de la *lex loci actus*, la loi du pavillon soit du navire abordé soit du navire abordeur. Bourel a proposé récemment la «juxtaposition harmonieuse» de la loi du pavillon et de la *lex fori*, la première s'appliquant lorsque les navires ont la même nationalité ou sont régis par des législations identiques, la deuxième lorsque le litige ne peut vraiment être rattaché à aucun autre système juridique⁷².

⁶⁸ Cf. par exemple l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, la Finlande, l'Italie, le Japon, la Norvège, l'Ecosse, la Suède, la Suisse (10 cantons), la Turquie, la Yougoslavie.

⁷¹ *Droit maritime*: Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage, du 23 septembre 1910; convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, du 10 mai 1952; Projet de convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer (voté le 7 octobre 1957 par le Comité maritime international); Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, du 10 octobre 1957 (non encore en vigueur). *Droit aérien*: Convention de Varsovie sur l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, du 12 octobre 1929 (complétée par le Protocole de La Haye du 28 septembre 1955 et par la Convention de Guadalajara, du 18 septembre 1961); Conventions de Rome relatives aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, du 23 mai 1933 et du 7 octobre 1952; Convention de Tokio relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, du 14 septembre 1963.

Droit ferroviaire: Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer (CIM), du 25 octobre 1952, révisée à Berne le 25 février 1961; Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV), du 25 octobre 1952, révisée à Berne le 25 février 1961.

Droit fluvial: Convention du 15 mars 1960 sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure.

Droit routier: Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), signée à Genève le 19 mai 1956.

⁷² Bourel, p. 104.

⁶⁹ Pour la France, cf. Cassation civile, section sociale, 9 décembre 1954, *Revue critique de droit international privé*, 1956, p. 462 ss.; pour l'Allemagne: Binder, article cité, *Rabels Zeitschrift*, 1955, p. 415 c.; pour l'Italie: *ibid.*, p. 426, c.; pour les Etats-Unis: Rabel, t. III, p. 207-208; Binder, article cité, p. 449 b. On notera qu'en matière de sécurité sociale des travailleurs migrants dans la Communauté Economique Européenne, les règlements Nos 3 et 4 du Conseil, modifiés par le règlement No 8 du 21 février 1963, réintroduisent précisément la notion de conflits de lois en ce domaine, puisque les prestations auxquelles les victimes de maladies professionnelles ou leurs survivants peuvent prétendre sont accordées exclusivement au titre de la loi du dernier Etat aux conditions duquel l'intéressé satisfait (article 31 du règlement No 3). Dans ces conditions, un juge français pourra être amené à appliquer la loi belge de sécurité sociale par exemple; cf. à ce sujet le récent arrêt Union régionale des sociétés de secours minières du Nord contre Veuve Grosset, *Revue critique de droit international privé*, 1966, p. 88 ss., note Lyon-Caen: 'En définitive, nous sommes convaincus qu'il peut y avoir des conflits de lois en matière de sécurité sociale, au moins dans le cadre européen'. Cf. encore à ce sujet, Wibault, 'Le droit de la Sécurité sociale et la notion de conflits de lois', *Droit sociale*, 1965, p. 318 ss.

⁷⁰ Bourel, *op. cit.*, p. 181.

44 Quant aux abordages maritimes survenus dans les eaux territoriales et aux délits commis dans les mêmes circonstances à bord de navires, on peut hésiter à première vue entre la *lex loci delicti* et la loi du pavillon. On peut objecter à l'application de la première la difficulté de localiser le délit par rapport au territoire traversé, de même que l'intérêt minime que pourrait avoir l'Etat en question à revendiquer la compétence de sa propre loi. La loi du pavillon de son côté, si elle a des titres non négligeables à s'appliquer (avantage pratique, fait qu'elle est mieux connue du capitaine et des passagers, intérêt éventuel de l'Etat du pavillon), ne saurait être seule prise en considération si le fait illicite a des répercussions sur le territoire de l'Etat traversé. Aussi bien, reprenant une distinction de la doctrine américaine en droit maritime, Bourel suggère-t-il de distinguer entre d'une part un délit impliquant un seul navire et d'autre part ceux qui supposent la participation de deux ou plusieurs navires⁷³.

Dans la première hypothèse, qui vise par exemple le cas d'une rixe éclatant entre deux passagers au moment où le navire se trouve dans les eaux territoriales d'un pays donné, on appliquera la loi du pavillon au titre de véritable *lex loci delicti*, puisque l'acte illicite s'est produit à bord du navire. Dans la deuxième hypothèse, en revanche (abordage maritime), le délit est commis non plus à bord, mais *par* le navire; le territoire maritime traversé constitue en ce cas le véritable lieu du délit⁷⁴.

45 En droit aérien les délits pouvant résulter de l'exploitation des avions font l'objet de différentes conventions. Certes la Convention de Varsovie⁷⁵, complétée par le Protocole de La Haye et la Convention de Guadalajara⁷⁶, s'attache à la réglementation de la responsabilité contractuelle du transporteur. Du point de vue de la présente étude, il convient de souligner toutefois que la doctrine et la jurisprudence américaines considèrent généralement que l'action en responsabilité pour blessure ou mort d'un passager, intentée sur la base de l'article 17 de la Convention de Varsovie, a une nature délictuelle et non pas contractuelle⁷⁷. En effet, cette Convention ne créerait pas un droit d'action nouveau. Le droit d'action reste fondé sur un délit, si bien que «le juge américain considère (à la fois) la *lex loci delicti* qui régit l'action en responsabilité, et la Convention de Varsovie qui se trouve être la *lex loci contractus*»⁷⁸. Aussi, aux Etats-Unis, se refuse-t-on généralement à admettre, dans le cadre de la Convention de Varsovie, l'existence d'une action en responsabilité contractuelle exclusive de toute action délictuelle.

46 En matière d'abordage aérien, il semble que les règles de conflits de lois développées en droit maritime puissent trouver application. On notera à cet égard qu'un récent projet de convention relative à l'abordage aérien (1961)⁷⁹ ne contient pas de règles de conflits

de lois, sauf en ce qui concerne la faute concomitante de la victime (art. 6: *lex fori*) et les causes de suspension et d'interruption de la prescription (art. 15, al. 2: *lex fori*). Des règles de ce genre font également défaut dans la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokio le 14 septembre 1963⁸⁰, ainsi que, sauf quelques exceptions, dans les différentes conventions pour l'unification de certaines règles relatives aux dommages causés aux tiers à la surface: Convention de Rome du 23 mai 1933⁸¹, Protocole additionnel de Bruxelles du 29 septembre 1938⁸², et Convention de Rome du 7 octobre 1952⁸³.

47 En droit ferroviaire, la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer (CIM) du 25 octobre 1952, révisée à Berne le 25 février 1961⁸⁴, contient désormais un article nouveau prévoyant qu'en cas de dépassement du délai de livraison, de dommages résultant de la perte totale ou partielle de la marchandise, ainsi que d'avaries survenues entre l'acceptation du transport et la livraison, «toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention. Il en est de même pour toute action contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 39 (C'est-à-dire des actions intentées contre ses agents)»⁸⁵. Ainsi, dans le cadre de cette convention, le problème de la loi applicable aux actes illicites en matière de transports internationaux de marchandises par chemin de fer est sans objet.

Quant à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemin de fer (CIV) du 25 octobre 1953, révisée à Berne le 25 février 1961, elle soumet expressément à la *lex loci actus* «la responsabilité du chemin de fer pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur, ainsi que pour les dommages causés par le retard ou la suppression d'un train, ou par le manque d'une correspondance» (article 28, par. 1).

48 En ce qui concerne l'abordage fluvial et les délits commis à bord de bateaux de navigation intérieure, il semble que les règles dégagées plus haut (No 44) dans le domaine maritime, lorsque les navires se trouvent dans les eaux territoriales, puissent trouver application *mutatis mutandis*, en l'absence de toute convention réglant multilatéralement la question de la loi applicable. Une convention sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage dans la navigation intérieure fut signée à Genève le 29 décembre 1930, mais n'entra jamais en vigueur. Aussi une nouvelle Convention du 15 mars 1960 ayant le même objet a-t-elle été mise sur pied⁸⁶. Celle-ci pose un certain nombre de règles de droit matériel concernant «la réparation du dommage

⁷³ Bourel, *op. cit.*, p. 185-86 et littérature citée en note 8.

⁷⁴ Pour plus de détails, cf. encore Binder, article cité, p. 492-493.

⁷⁵ Texte de la Convention de Varsovie et du Protocole de La Haye in Mateesco Matte, 'Traité de droit aérien-aéronautique', Paris, 1964, p. 860 ss.

⁷⁶ Texte de la Convention in Mateesco Matte, *op. cit.*, p. 882 ss.

⁷⁷ Daniel Lureau, 'La responsabilité du transporteur aérien, lois nationales et Convention de Varsovie', Paris 1961, p. 127 ss.; Nicolas Mateesco Matte, *op. cit.*, p. 403-404.

⁷⁸ Lureau, *op. cit.*, p. 133.

⁷⁹ Texte de la Convention in Mateesco Matte, *op. cit.*, p. 914.

⁸⁰ Texte de la Convention, *ibid.*, p. 853.

⁸¹ Texte de la Convention, *ibid.*, p. 889. Le mode de calcul de la prescription, ainsi que les causes de suspension et d'interruption de la prescription sont soumis à la *lex fori* (art. 17, al. 3).

⁸² Texte de la Convention, *ibid.*, p. 894.

⁸³ Texte de la Convention, *ibid.*, p. 896. L'assureur de l'exploitant doit être agréé conformément aux lois de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ou de l'Etat du domicile ou du principal établissement de l'assureur (art. 15, al. 2, lettre a); les causes de suspension ou d'interruption de la prescription sont soumises à la *lex fori*, art. 21, al. 2.

⁸⁴ Texte de la Convention in Durand, 'Les transports internationaux', Paris, 1956, p. 417.

⁸⁵ Cf. Durand, *op. cit.*, mise à jour 1963, No 662, p. 20.

⁸⁶ Cf. F. Le Vert, 'La Convention du 15 mars 1960 sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure', *Revue de la navigation intérieure et rhénane*, 1961, p. 274 ss.

survenu du fait d'un abordage, soit aux bateaux, soit aux personnes ou choses se trouvant à leur bord». Il est intéressant de noter que cette convention reste applicable même aux abordages impliquant seulement des bateaux nationaux, mais à condition que la collision soit survenue sur des voies où peuvent se trouver des bateaux étrangers. Au contraire, l'article 12 *in fine* de la Convention de 1910 relative à l'abordage maritime dispose que la loi nationale est seule compétente lorsque tous les intéressés sont ressortissants du même Etat que le tribunal saisi. La nouvelle Convention de 1960 s'étend aussi aux bateaux des Etats non contractants, tandis que la Convention de 1910 prévoit la faculté pour les Etats de subordonner une telle application à la condition de la réciprocité.

49 En matière de *transports routiers internationaux*, la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR), signée à Genève le 19 mai 1956⁸⁷, dispose à son article 28, al. 1, que, lorsque le transporteur se voit tenter une action délictuelle pour perte, avarie ou retard, il peut se prévaloir des dispositions de la Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues. Quant aux transports internationaux de personnes par route, un avant-projet de convention a été élaboré lors de la session de Barcelone (septembre 1956) de l'Institut international pour l'unification du droit privé⁸⁸. Ce texte toutefois paraît encore assez loin de son achèvement.

B Compétence judiciaire

50 En *droit maritime*, la Convention de Bruxelles pour l'unification de certaines règles relatives à la compétence civile en matière d'abordage, du 10 mai 1952, prévoit la compétence – concurrente –, en matière de réparation civile, du tribunal de la résidence habituelle du défendeur, du lieu de l'accident et du lieu de l'arrestation⁸⁹.

51 En *droit aérien*, la compétence juridictionnelle prévue à l'article 28 de la Convention de Varsovie (tribunal du domicile du transporteur, tribunal du siège principal de l'exploitation, tribunal du lieu de l'établissement par les soins duquel le contrat de transport a été conclu, tribunal du lieu de destination) en matière de responsabilité contractuelle pourrait s'étendre à une action en responsabilité délictuelle pour blessure ou mort d'un passager, dans la mesure où l'on admet avec les tribunaux américains que les dispositions de la Convention de Varsovie sont liées généralement à une cause d'action délictuelle.

En matière d'abordage aérien, le projet de convention susmentionné prévoit à son article 14 la compétence concurrente «d'un tribunal compétent de tout Etat contractant dans lequel l'abordage ou la gêne dans les évolutions a eu lieu, ou dans lequel le défendeur a son domicile ou le siège de son exploitation». Quant à la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, elle consacre à son article 3 la compétence de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef pour connaître des infractions commises et des actes accomplis à bord.

Pour ce qui est des dommages causés aux tiers à la surface, l'article 16 de la Convention de 1933 retient la compétence concurrente du tribunal du domicile du défendeur et de celui du lieu de l'accident. La Convention de 1952 qui, à la différence de sa devancière de 1933, organise d'une manière très précise l'exécution des jugements, n'a retenu, à son article 20, que la compétence des tribunaux de l'Etat contractant où est survenu le dommage.

52 En *droit ferroviaire*, toute action en responsabilité délictuelle est désormais exclue dans les Etats contractants pour les matières couvertes par la Convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer (CIM). Si une telle action pouvait néanmoins être intentée, qu'il s'agisse d'un Etat non contractant ou d'un Etat n'ayant pas ratifié la Convention en sa forme révisée, les règles normales de compétence juridictionnelle en matière d'actes illicites devraient trouver application.

En matière de transports internationaux de voyageurs et de bagages, la compétence de la *lex loci actus* étant déjà expressément réservée par la Convention de 1952 (CIV) en cas de mort, de blessure et de toute autre atteinte à l'intégrité corporelle du voyageur, on en déduira normalement l'application des règles habituelles de compétence juridictionnelle relatives aux actes illicites.

53 En cas d'*abordage fluvial*, en l'absence de convention internationale⁹⁰, les règles ordinaires de compétence judiciaire en matière d'actes illicites doivent trouver normalement application. On remarquera qu'en ce qui concerne la navigation sur le Rhin, les parties qui le préfèrent peuvent porter l'appel devant la «Commission centrale pour la navigation sur le Rhin», conformément aux dispositions de la Convention révisée sur la navigation du Rhin (Acte de Mannheim), du 17 octobre 1868.

54 En ce qui concerne les *transports internationaux de marchandises par route*, la Convention de Genève prévoit à son article 31 que «tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à ladite convention» seront du ressort du tribunal du pays sur le territoire duquel:

a le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou

b le lieu de prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé.

Les juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties restent toutefois réservées⁹¹.

Section 4 – La responsabilité des fabricants pour leurs produits

55 Les dommages pouvant résulter de l'utilisation de certains produits entachés de défauts inconnus par des personnes n'ayant pas de lien contractuel avec leur fa-

⁸⁷ Texte reproduit dans le document E/ECE/253, E/ECE/TRANS/489 de la Commission économique pour l'Europe, division des transports.

⁸⁸ Cf. P. Vergnaud, 'Les transports routiers internationaux' Paris, 1960, p. 166.

⁸⁹ Texte de la Convention à la *Revue critique de droit international privé*, 1952, p. 74 ss. Cf. aussi Schnitzer, t. II, p. 679.

⁹⁰ La nouvelle Convention du 15 mars 1960 sur l'unification de certaines règles en matière d'abordage en navigation intérieure ne règle pas la question la compétence judiciaire.

⁹¹ Cf. Jurisclasseur de droit international, fascicule 565 - B, mise à jour 1965, No 54, p. 5.

bricant, par exemple en cas d'absorption de médicaments, met en jeu également la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle.

La doctrine et la jurisprudence justifient la responsabilité extra-contractuelle des fabricants de différentes manières. Parfois, on la fait rentrer dans la catégorie classique des actes illicites, lorsqu'une faute peut être imputée aux fabricants. Dans d'autres hypothèses, elle est analysée comme une responsabilité absolue qui mettrait à la charge du fabricant les risques inhérents à la mise de certains produits sur le marché. Ce risque du reste pourra être « assuré » par le producteur et inclus dans le prix de vente de la marchandise.

Transportés dans le domaine des conflits de lois, comment appliquer ces principes, lorsque, par exemple, un produit pharmaceutique fabriqué en Allemagne est livré et revendu en Hollande où le consommateur subira les effets nocifs dudit produit? La responsabilité du fabricant relèvera-t-elle de la loi allemande ou de la loi néerlandaise?

Théoriquement, on pourrait imaginer l'application de diverses lois. D'abord, celle du lieu du dommage, qui coïncidera le plus souvent avec celle de la résidence habituelle du lésé. Ensuite, la loi du lieu de l'acte ayant provoqué immédiatement le dommage, c'est-à-dire le lieu de la revente du produit. Enfin, la loi du lieu où la chose dangereuse a été fabriquée, c'est-à-dire du pays où se trouve l'entreprise du vendeur. Lorsque le siège de la société fabricante se trouve hors du pays de l'usine, on pourrait tenir compte aussi de la loi du pays du siège du fabricant.

Selon certains auteurs⁹², il conviendrait de s'attacher à la loi du lieu du dommage plutôt qu'à celle du lieu de fabrication. En effet, ce faisant, argumente Ehrenzweig, on force le producteur à tenir compte des dommages qu'il pourra être amené à réparer selon les différentes lois des pays dans lesquels ses produits seront vendus. Or, il s'agirait là d'une « reasonably foreseeable and insurable law ». Au contraire, si l'on optait pour la loi du lieu de fabrication, on mettrait pratiquement le consommateur devant la tâche impossible de se demander, avant d'ingurgiter des produits pouvant présenter un certain danger, quelle est la teneur de la loi de leur pays d'origine, afin de connaître dans quelle mesure il serait juridiquement protégé en cas de dommage.

Si l'argumentation d'Ehrenzweig se recommande par sa logique, lorsque le produit incriminé a été vendu et consommé dans le même pays, la situation se complique dans l'hypothèse où, par exemple, un produit fabriqué en Allemagne a été acheté aux Pays-Bas par une personne qui l'absorbe en Belgique et doit être hospitalisée ensuite à Paris. En ce cas, Ehrenzweig s'en tient à l'application de la loi (néerlandaise) du pays de revente du produit, bien que celle-ci ne coïncide plus avec la loi du lieu du dommage. Le savant auteur considère en effet la loi des autres lieux comme fortuite du point de vue du fabricant et donc « non foreseeable and thus uninsurable ». Il semble possible de prétendre au contraire que dans l'exemple susmentionné, la loi (belge) de la résidence habituelle de la victime doit trouver vocation à s'appliquer à titre de loi du lieu du résultat de l'acte dommageable, sans préjudice de l'application soit de la loi allemande, soit de la loi néerlandaise considérées toutes deux comme loi du lieu de l'acte dommageable lui-

même, lequel lieu englobe à la fois l'endroit de fabrication et celui de revente du produit.

Dans la mesure où l'on considère indispensable de rétablir l'inégalité des positions économiques respectives du fabricant et de la victime, on sera amené à abandonner à cette dernière le choix de la loi qui lui est le plus favorable. Il ne faut pas se dissimuler toutefois qu'en d'autres domaines, pareille solution a fait l'objet de critiques fort justifiées.

En définitive, la distribution des risques entre fabricant et consommateur dépendra ici des conceptions que l'on se fait de la fonction sociale de l'entreprise et des risques pouvant être mis raisonnablement à sa charge.

Section 5 – Les délits du droit public

56 Sous ce titre sont compris les dommages causés par des agents d'un Etat sur le territoire d'un autre Etat. L'inclusion de cette hypothèse dans une étude des conflits de lois en matière d'actes illicites peut soulever des objections dans la mesure où l'on considère la réglementation de la responsabilité de l'Etat pour les dommages causés par ses agents comme une disposition de droit public, de caractère strictement territorial. On toucherait ici à un problème de droit administratif international ne laissant aucune place aux conflits de lois. En effet, seuls les tribunaux de l'Etat responsable seraient habilités à juger, en fonction de leur propre législation, des actes illicites commis par leurs agents à l'étranger.

57 On remarquera toutefois que la pratique dément cette vue logique des choses, puisque les cours anglaises eurent par deux fois au moins l'occasion de statuer sur une action en diffamation intentée par un citoyen britannique contre des fonctionnaires étrangers⁹³, tandis qu'en France le tribunal civil de Chenon s'est prononcé, par un arrêt du 27 juillet 1931, sur la responsabilité d'un Mexicain, attaché à l'Ambassade de son pays à Paris, et qui s'était rendu coupable d'un accident de voiture en France⁹⁴.

En ce qui concerne ce dernier arrêt, on notera que les juges, après avoir admis l'immunité diplomatique du défendeur le soustrayant à toute action en responsabilité exercée contre lui, n'en ont pas moins reconnu aux victimes le droit d'intenter contre l'assureur, même anglais, l'action directe prévue par l'article 2102, No 8, du Code civil, modifié par la loi du 28 mai 1913, au motif qu'il s'agirait d'une loi de police et de sûreté, à laquelle les étrangers doivent aussi obéissance. Dans la note consacrée à cet arrêt, Niboyet, tout en remarquant la confusion faite dans cet arrêt entre l'ordre public interne et l'ordre public international, n'en a pas moins stigmatisé, *de lege ferenda*, les abus auxquels risquent de conduire les immunités diplomatiques en matière d'accidents de la circulation. La jurisprudence française considère aujourd'hui que l'action directe de la victime d'un accident causé par l'automobile d'un diplomate contre l'assureur est irrecevable, « lorsqu'il n'est pas établi que l'assuré ait eu connaissance de la procédure engagée »⁹⁵. Par ailleurs, la Convention de Londres, du 19 juin 1951, entre les Etats parties au Traité de l'Atlantique Nord sur le statut de leurs forces prévoit, à son article 8, par. 5,

⁹² Ehrenzweig, 'Products liability in the conflict of laws', 69 (1960) *Yale Law Review*, p. 794-803.

⁹³ Szalatnay-Stako v. Fink, *Giurisprudenzia comparata, Droit international privé*, 1954, t. II, p. 241; Hart v. Gumpach, 1873, 4 RC., p. 439.

⁹⁴ *Revue critique de droit international privé*, 1931, p. 668, note Niboyet. En matière d'immunités consulaires, une tendance semble se dessiner en faveur de leur suppression, en cas d'accidents de la circulation.

⁹⁵ *Jurisclasser de droit international*, J. B. Sialelli, 'Les conflits de juridictions' fas. 581, D., No 80; *Gazette du Palais*, 1957, I, p. 320.

que les demandes en réparation d'actes illicites commis par un membre d'une force ou un élément civil dans l'exécution du service sont «introduites, instruites et les décisions prises conformément aux lois et règlement de l'Etat de séjour applicables à ses propres forces armées».

58 D'une manière générale, dans la mesure où il est concevable que les lois d'un Etat s'appliquent parfois aux actes délictueux commis par un agent d'un autre Etat, la mise en œuvre de la *lex loci actus* ne pourra avoir lieu que devant un tribunal, ordinairement celui du pays d'origine du défendeur, devant lequel ce dernier ne bénéficie pas de l'immunité de juridiction.

CHAPITRE III – CONCLUSIONS DE LA PREMIÈRE PARTIE

59 Au terme de ce bref aperçu de l'extrême diversité des cas possibles d'actes illicites, et de l'éventail étendu des solutions apportées au problème du choix tant de la loi applicable que de la juridiction compétente, il paraît presque superflu d'insister longuement sur l'extrême difficulté de concevoir une convention générale sur la compétence législative et juridictionnelle en matière d'actes illicites.

Etant donné la variété des lois et des tribunaux reconnus compétents dans les différents pays selon le genre d'actes illicites considérés, la mise sur pied d'une convention générale devrait entraîner une gamme trop large de solutions en matière de compétence législative et juridictionnelle.

60 Si donc l'idée d'une convention générale paraît devoir être abandonnée, il conviendrait alors de s'en tenir à une convention dont l'objet serait plus restreint. Cette limitation nécessaire pourrait se faire peut-être par éliminations successives qui permettraient de retenir finalement l'un ou l'autre sujet particulièrement propre à faire présentement l'objet d'une convention dans le cadre de la Conférence.

Or, dans le tableau des actes illicites qui vient d'être brossé, il en est qui touchent à des matières spéciales déjà réglées, d'une manière plus ou moins exhaustive, par des conventions internationales appropriées, tels par exemple le droit maritime, aérien et ferroviaire, les atteintes au droit de propriété industrielle, littéraire ou artistique, les relations du travail (accident de travail, sécurité sociale), les dommages «nucléaires». Ce réseau de conventions est complété sans cesse par de nouveaux traités élaborés ou en voie de l'être par des organisations spécialisées en ces domaines. Aussi bien une juste conception de sa tâche amène-t-elle la Conférence à s'abstenir sur ces points.

Les actes illicites comprendraient encore les violations du droit de la famille, du droit de la personne, et les actes illicites provenant des faits de l'homme (éventuellement des choses dont il est responsable), intervenus sur terre et portant atteinte à l'intégrité du corps humain ou des choses.

61 La responsabilité pour violations du droit de famille soulève des problèmes si importants, qualifiés de manières si diverses dans les pays membres, lesquels par ailleurs se font en cette matière plus qu'en toute autre une idée si différente de la loi applicable, que l'on éprouve de fortes hésitations à faire d'un thème aussi délicat l'objet d'une convention multilatérale. Peut-être les actes illicites en matière de droit de famille pourraient-ils être réglés à l'occasion de la conclusion de conventions particulières en ce domaine.

62 Quant à la protection de la personne comme telle (notamment la sphère privée et l'honneur), dans sa décision sous IV, 1, la Dixième session avait prié la Commission d'Etat et le Bureau Permanent d'examiner l'opportunité de la placer à l'ordre du jour de la Onzième session. Il semble bien pourtant qu'il s'agisse là d'un sujet qui, pour important et actuel qu'il soit, n'a pas encore reçu dans la doctrine et la jurisprudence des pays membres une élaboration permettant à la Conférence de faire d'ores et déjà une œuvre conventionnelle utile.

63 Resterait encore le vaste champ des faits de l'homme et des choses dont il est responsable. Sur le plan international, on éliminera les dommages provoqués par les animaux (par exemple en cas d'épizootie frappant des troupeaux paissant à la frontière de deux pays) ou par les immeubles (par exemple en cas de dommages causés dans un pays tiers par la fumée d'usines situées à la frontière, ou en cas de pollution, par celles-ci, de rivières ou de fleuves séparant les deux pays), car ces problèmes se prêtent de toute évidence mieux à un règlement bilatéral entre les Etats intéressés.

64 En revanche, deux matières, la concurrence déloyale et la «products liability», sont d'une grande actualité. Elles présentent en outre une importance pratique considérable et pourraient bien faire l'objet d'une tentative d'unification sur le plan des conflits de lois. Il existe cependant des motifs prépondérants pour ne pas en entamer dès maintenant l'étude: pour la concurrence déloyale, les ramifications économiques et sociales du problème; pour la «products liability», l'absence d'une évolution suffisante des droits internes sur ce point, qui seule aurait permis à la Conférence de traiter cette question.

65 Par ailleurs, il est une catégorie d'actes illicites dont l'importance internationale grandit à la mesure du développement du tourisme: ce sont les accidents dus au trafic routier, et accessoirement aussi les collisions de skieurs sur les champs de neige des divers pays alpins. Or, en ce qui concerne les accidents de la circulation, il est permis de penser que, malgré l'existence de la carte verte en Europe et de la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, du 20 avril 1959, l'harmonisation des conflits de lois et de juridictions en cette matière pourrait constituer un grand pas en avant. Sans exclure a priori d'autres sujets possibles qui pourraient s'adapter éventuellement au système de la convention envisagée, il paraît qu'à tout le moins les accidents de la circulation représentent la matière qu'il importe de traiter en premier lieu et qu'une convention limitée sur les actes illicites ne saurait éluder. Aussi bien la deuxième partie de la présente étude sera-t-elle consacrée plus particulièrement à ce sujet.

Deuxième partie: les accidents de la circulation
(Perspective d'une convention)

CHAPITRE I – INTRODUCTION

66 Si précise qu'elle paraisse l'expression «accidents de la circulation» reste susceptible d'une extension plus ou moins large. Du point de vue des *moyens de locomotion* tout d'abord, on se demandera notamment si le dommage peut être provoqué aussi bien par les «véhi-

cules automoteurs»⁹⁶ que d'autres véhicules⁹⁷, les vélos, les skis⁹⁸, les animaux. Du point de vue du lieu de l'accident, il conviendra de préciser si l'on entend viser les collisions ayant eu lieu sur la seule voie publique ou bien aussi, «sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter» (article 2, alinéa 1 de l'annexe 1 à la Convention européenne sur la responsabilité civile), tels que, par exemple, places de camping, terrains industriels, complexes portuaires. Enfin il importera de définir le domaine des accidents de la circulation en ce qui touche les personnes intéressées (auteurs, victimes).

Les contours exacts de l'expression «accidents de la circulation» ayant été déterminés, il sera possible d'en donner une définition au sens de la convention projetée.

67 Pareille approche devrait permettre peut-être d'éviter le problème délicat de la définition de l'acte illicite entraînant obligation de réparation en matière d'accidents de la circulation. En effet, la diversité de la législation des pays membres sur des questions aussi essentielles que le fondement de la responsabilité, la faute concomitante de la victime, le statut juridique du passager gratuit ou la notion d'accident «inévitabile» rendrait problématique le choix d'une formule satisfaisant tous les Etats.

68 Par ailleurs, la qualification de l'acte illicite en matière d'accidents de la circulation ne demanderait peut-être pas non plus à être résolue expressément dans la Convention. En effet, à l'exception de cas relativement rares où l'on pourrait se demander peut-être si l'accident relève du «droit de la famille» ou des «actes illicites»⁹⁹, l'acte en cause ne pourra manifestement être soumis d'une manière générale qu'à la règle de conflits de lois (et de juridictions) prévue par la Convention sur les accidents de la circulation.

69 A l'exception de la notion de «loi du lieu de l'acte» comme rattachement possible de la compétence législative et sur laquelle il importera de revenir, la définition au sens de la Convention d'autres termes importants tels que «personne lésée», «assureur», «assuré» ne devrait pas soulever de trop graves problèmes.

70 Le champ d'application de la Convention *ratione materiae* une fois circonscrit, il conviendra encore d'en

déterminer l'extension: englobera-t-elle les seuls conflits de lois ou aussi les conflits de juridictions, ainsi que la reconnaissance des jugements rendus en matière d'accidents de la circulation? C'est à l'étude séparée des principales questions que soulèvent ces deux sortes de conflits que seront consacrés les prochains paragraphes.

CHAPITRE II — ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ET LOI APPLICABLE

Section 1 — Le choix de la loi compétente

71 Le choix de la loi applicable aux accidents de la circulation ne se distingue pas fondamentalement de la détermination de la loi applicable aux actes illicites en général¹⁰⁰. Et de fait, la jurisprudence de la presque totalité des Etats membres s'est prononcée en faveur du recours de principe à la *lex loci actus* en cas de collision de voitures ayant eu lieu à l'étranger¹⁰¹, au motif qu'il s'agit là 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.

72 Si valable que soit cette argumentation dans nombre d'espèces, on remarquera toutefois que c'est précisément en matière d'accidents de la circulation que l'application de la *lex loci actus* a pu paraître prêter le flanc le plus facilement à la critique. N'est-ce pas en effet à l'exemple de la collision de voitures survenue dans l'Etat X, alors que les deux conducteurs et la compagnie d'assurance sont domiciliés dans l'Etat Y que Morris a eu recours dans son article célèbre¹⁰² pour étayer sa thèse de l'application aux actes illicites de «la loi de la relation sous-jacente», c'est-à-dire de la loi à laquelle sont rattachés les facteurs les plus importants du délit («The proper law of a tort»), de préférence à la *lex loci delicti*.

Cette manière de voir a trouvé une consécration dans la dernière révision du «Restatement» en matière de délits: «la loi interne de l'Etat qui a le rapport le plus significatif avec les circonstances de faits et avec les parties détermine leurs droits et obligations délictuelles» («Restatement Second, Conflict of Laws», art. 379 (1); cf. aussi «Introductory Note to Topic 1 of Chapter 9, p. 3, Tentative Draft» No 8, 1963 et No 9,

⁹⁶ Cf. la définition donnée de cette expression à l'art. 1 de l'annexe 1 de la Convention Européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs: «Les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique, sans être liés à une voie ferrée, les remorques attelées ainsi que les remorques, même non attelées, qui seront déterminées par le gouvernement, lorsque celles-ci ont été construites en vue d'être attelées à un véhicule automoteur et sont destinées au transport de personnes et de choses».

⁹⁷ Les collisions entre avions, bateaux ou péniches seront ici exclues. Cf. *supra* No 55.

⁹⁸ En ce qui concerne la jurisprudence la plus récente en matière d'accidents de ski, cf. pour la France, *Tribunal de Grande Instance de la Seine*, 29 avril 1965 (*JCP* 23 mars 1966, No 12, 14 585), *Tribunal de Grande Instance de Lyon*, 29 janvier 1962 (*JCP* 1962 II, 12 697), *Tribunal de Grande Instance de la Seine*, 20 octobre 1961 (*Gazette du Palais* 1962 I 170), *Tribunal de Grande Instance de Toulouse*, 14 mars 1958 (*JCP* 1961 II, 11 942bis), *Tribunal Grande Instance de la Seine*, 21 mai 1964, *Revue critique* 1964, p. 712; pour la Suisse: *ATF* 1956 I 324; *T* 1964 IV 104; *SJ* 1961 217; pour l'Allemagne: *OLG* Stuttgart, 17 octobre 1963 (*NJW* 1964, 1859).

⁹⁹ Cf. par exemple l'action intentée par des enfants mineurs en réparation du dommage à eux causé par un accident de voiture imputable à leur père. *New Hampshire Supreme Court*, *Deen v. Smith*, 34 *Law Week* 2039.

¹⁰⁰ Cf. *supra* page 9 et note 1. H. U. Jessorun d'Oliveira, 'Internationale verkeersongelukken', Amsterdam 1965.

¹⁰¹ Pour l'Allemagne: BGH, 21 décembre 1956, *NJW* 1957, 499, *Clunet* 1958, 1068; Belgique: cf. Cass. 17 mai 1957, *Revue critique de jurisprudence belge*, 1957, 192, note Van der Elst, *Clunet* 1958, 1158, *Cour Appel Bruxelles* 15 mai 1964, *Pas.* 1965, II, p. 153; *tribunal de Mons*, 18 décembre 1962, *Journal des Tribunaux*, 1963, p. 493 ss.; Pays-Bas: *Trib. Alkmaar*, 27 janvier 1955, *N.J.* 1955, No 500, *Clunet* 1959, 504-506, *Bois-le-Duc*, 2 avril 1957, *N.J.* 1958, No 131; Suisse: *BGE* 66 (1940) II 165; Suède: *Högsta Domstol*, 20 septembre 1933 et 2 décembre 1935, *Rabets Zeitschrift* (1933) 931; 1936, 624; Danemark: *Tribunal du Danemark occidental*, 8 mai 1952, *Clunet* 1954, 488; *Cour suprême*, 30 juin 1954, *Rabets Zeitschrift* 1955, 509; *Cour d'Appel du Danemark occidental*, 13 mai 1963, *Clunet* 1965, p. 693; Etats-Unis d'Amérique: *Platon v. Hall*, 148 C.E. 741; *Harvard Law Review* 1923, 136 ss.; *Clunet* 1930, 232 ss.; contra: *Babcock v. Jackson*, *Columbia Law Review* 1965, 1212 ss.; France: Cass. Civile, section civile 25 mai et 13 juillet 1948, *Dalloz* 1948, 357 et 433, *Revue critique de droit international privé* 1949, p. 89; *tribunal de grande instance de la Seine*, 11 février 1961, *Revue critique* 1962, p. 741; *tribunal de grande instance de la Seine*, 2 novembre 1962, *Revue critique* 1964, p. 111; Cass. civ. 20 mars 1962 et *tribunal de grande instance de la Seine*, 29 mars 1963, *Clunet* 1964, p. 100; Cass. civile, 3 janvier 1963 et *Cour d'Appel Paris*, 13 mars 1963, *Revue critique* 1963, p. 551 ss.; *tribunal de grande instance de la Seine*, 29 mai 1963, *Clunet* 1964, p. 315; *Cour d'Appel Paris*, 2 octobre 1963, *Revue critique*, 1964, p. 332; *tribunal de grande instance Périquex*, 10 mars 1964, *Revue critique* 1965, p. 747; *Cour d'Appel Paris*, 30 juin 1964, *Revue critique* 1965, p. 353.

¹⁰² 'The Proper Law of a Tort', *Harvard Law Review*, avril 1951, vol. 64, p. 885-886; c'est par un exemple analogue (*Grant v. MacAuliffe* 41 cal. 2d 859) que Kegel a ouvert son récent cours à l'Académie de Droit international sur 'La crise des conflits de lois', *Recueil des cours de l'Académie de Droit international* 1964, II 98.

1964). D'autres auteurs enfin proposent l'application pure et simple de la loi du for ¹⁰³.

73 Moins absolus, d'autres auteurs ¹⁰⁴ plaident en faveur, non pas de la suppression, mais d'un assouplissement du principe de la *lex loci actus*, en ce sens qu'il conviendrait de tenir compte, lors de sa détermination, du milieu dans lequel l'acte illicite est enraciné, ainsi que l'occasion en a déjà été donnée de l'exposer dans la première partie de cette étude à propos des divers cas d'actes illicites.

74 Si proches qu'elles puissent paraître dans leur formulation, ces deux théories ne s'en caractérisent pas moins par un point de départ fort différent qui aboutit à des résultats qui sont loin d'être comparables.

75 Selon Binder en effet, la *lex loci delicti* reste applicable en principe comme constituant «l'ordre juridique dans le contexte social duquel l'acte est enraciné» ¹⁰⁵. Aussi bien, toutes les exceptions apportées à l'application de cette loi ne constitueront-elles au fond qu'une manière de rester fidèle à l'esprit du principe de la *lex loci delicti*. Ce point apparaît clairement dans la façon dont Binder souligne que la seule communauté de nationalité ou de domicile des parties ne saurait justifier à elle seule l'abandon de la *lex loci delicti* ¹⁰⁶. Le savant auteur considère par exemple que la décision du Högsta Domstol suédois appliquant la *lex loci* à une collision entre deux voitures suédoises en Norvège est parfaitement soutenable, de même que reste contestable la décision de la Cour Suprême de Californie en la fameuse espèce Grant v. McAuliffe ¹⁰⁷, car le domicile commun des deux conducteurs californiens qui s'emboutissent dans l'Arizona ne serait en l'espèce manifestement que l'effet du hasard.

Aux yeux de Binder, l'abandon de la *lex loci delicti* ne saurait se défendre que si la nationalité commune (éventuellement le domicile commun) des parties a pour effet de les constituer en un groupe homogène de personnes dont les actes, même commis à l'étranger, ne pourront être considérés comme relevant de la sphère juridique de ce dernier pays, car «entre les participants, un morceau de patrie reste vivant» ¹⁰⁸. Ainsi en irait-il par exemple d'une société dont les membres, tous domiciliés dans le même pays et en possédant la nationalité, font appel à une entreprise de transport nationale pour faire un tour en car à l'étranger ¹⁰⁹. On notera que dans cet exemple l'action en responsabilité éventuellement intentée par les passagers contre l'entreprise de transport sera le plus souvent de nature contractuelle.

Le même principe vaudrait aussi pour des amis faisant ensemble un voyage d'agrément à l'étranger. On notera au passage qu'un tribunal néerlandais a partagé cette manière de voir en appliquant le droit hollandais à l'action intentée par une demanderesse, hollandaise et domiciliée aux Pays-Bas, contre son amie, de même natio-

nalité et de même domicile, en réparation du dommage à elle causé par un accident de voiture survenu en France ¹¹⁰. Certes, en l'espèce, le tribunal a pu se référer à l'interprétation large de l'article 18, alinéa 2, du projet de loi uniforme Bénélux qui dispose que «si les conséquences de l'acte illicite appartiennent à la sphère juridique d'un pays autre que celui où le fait a eu lieu, les obligations qui en résultent sont déterminées par la loi de cet autre pays».

En revanche, dans le cas d'un voyage organisé réunissant des personnes de diverses nationalités, l'absence d'un lien commun les rattachant à un même pays empêcherait toute entorse à l'application du principe traditionnel de la *lex loci delicti* ¹¹¹, étant admis par hypothèse qu'il s'agit d'une action délictuelle et non pas contractuelle.

76 Quant à la théorie anglo-américaine de la «proper law of the tort», elle conduit à des résultats beaucoup plus audacieux, ainsi que le prouve l'arrêt Babcock v. Jackson ¹¹². Il s'agissait de savoir en l'espèce quelle loi avait vocation à s'appliquer à un accident survenu fortuitement dans l'Etat d'Ontario et ayant causé des dommages à un passager bénévole new-yorkais, à la suite de la négligence d'un conducteur new-yorkais dans la conduite d'une voiture immatriculée et vraisemblablement assurée à New-York, au cours d'un voyage qui avait commencé à New-York et devait s'y terminer ¹¹³. Cassant les jugements des tribunaux inférieurs, la Cour suprême ¹¹⁴ de l'Etat de New-York, se fondant sur la doctrine du «centre de gravité» ou du «groupement des points de contact (grouping of contact rules)», déjà adoptée en matière contractuelle ¹¹⁵, a conclu à l'application de la loi new-yorkaise prévoyant la responsabilité du conducteur pour les dommages causés par négligence au passager bénévole, de préférence à la loi de l'Ontario qui ignore une telle responsabilité. Après avoir souligné que le seul point en litige consistait à savoir en l'espèce selon quelle législation définir le droit éventuel du passager bénévole à l'encontre du conducteur négligent, la Cour suprême déclare que «l'Ontario n'a aucun intérêt concevable à empêcher un passager new-yorkais d'intenter une action contre son conducteur bénévole new-yorkais, en réparation du dommage subi dans l'Ontario à la suite d'un acte qualifié de délictuel par la loi de l'Ontario» ¹¹⁶.

¹¹⁰ Cour d'Appel de La Haye, 16 juin 1955, Clunet 1959, 506; Tribunal Breda, 2 octobre 1962, N.J. 1963, No 109. Au contraire, la Cour suprême autrichienne, dans un arrêt du premier avril 1960, a appliqué la loi italienne aux prétentions du passager autrichien d'une motocyclette autrichienne contre le conducteur autrichien dont la négligence aurait été à l'origine de l'accident survenu entre Trieste et Venise (*Juristische Blätter*, 1960, p. 553 ss.).

¹¹¹ Binder, *op. cit.*, p. 482.

¹¹² Cavers and others, 'Comments on Babcock v. Jackson. A recent development in conflict of laws', 1963 *Columbia Law Review*, 1212 ss.; *Revue critique de droit international privé* 1964, p. 284 ss.; cf. aussi Drion, 'The lex loci in retreat' *Festschrift Riese*, 1964, p. 225-238.

¹¹³ Sur la situation juridique du passager bénévole, cf. J. Leservoisier, 'La responsabilité civile résultant du transport gratuit des personnes en droit français et anglais', Paris, 1966. Ehrenzweig, 'Guest statutes in the conflicts of laws', 69 (1960) *Yale Law Journal*, p. 595-604.

¹¹⁴ Titre officiel: Court of Appeals.

¹¹⁵ Autun v. Autun (1954) 308 N.Y. 155, 124 N.E. 2nd 99.

¹¹⁶ *Revue critique de droit international privé*, 1964, p. 290; dans un arrêt récent du 9 juillet 1965, en l'espèce Dym v. Gordon (34 *Law Week* p. 2054), le New-York Court of Appeal, ayant à juger de l'imprudence d'un conducteur new-yorkais qui avait causé des dommages à un passager également new-yorkais au Colorado, appliqua le 'Guest Statute' de ce dernier Etat, au motif que le 'centre de gravité' de l'espèce s'y trouvait situé.

¹⁰³ Cf. Currie, 63 *Columbia Law Review* 1233.

¹⁰⁴ Cf. Rabel, 'The Conflict of Laws', t. II, p. 301 ss.; Binder, 'Zur Auflockerung des Deliktstatuts', *Rabels Zeitschrift* 1955, p. 480 ss.; Pierre Bourel, 'Les conflits de lois en matière d'obligations extracontractuelles', Paris 1961; Stig Strömholm, 'Torts in the Conflict of Laws. A comparative study', Stockholm, 1961.

¹⁰⁵ Binder, *op. cit.*, p. 484.

¹⁰⁶ *Ibid.*, p. 488.

¹⁰⁷ *Ibid.*, p. 481.

¹⁰⁸ *Ibid.*, p. 481.

¹⁰⁹ *Ibid.*, p. 481-482 et note 398.

77 On constatera d'abord qu'une conséquence de la doctrine de la «proper law of a tort» est de conduire au dépeçage de l'acte illicite et de soumettre ses différents éléments à des lois différentes selon les intérêts en jeu. «Il est à peine nécessaire de remarquer, poursuit le tribunal, que l'intérêt de l'Ontario est dans ce cas bien différent de celui que cette province aurait eu si le problème soulevé par le litige s'était rapporté à la manière dont le défendeur avait conduit son automobile au moment de l'accident. Lorsqu'il s'agit du soin apporté par le défendeur à la conduite de son automobile, la juridiction où l'acte prétendu fautif s'est produit aura habituellement un intérêt prédominant, voire exclusif. Dans ce cas, c'est à juste titre que l'on se réfère à la loi du lieu du délit, afin de tenir compte de l'intérêt de cette juridiction dans la réglementation de la conduite des véhicules à l'intérieur de ces frontières et on conçoit mal dans quel autre droit on pourrait chercher la règle applicable»¹¹⁷.

78 Ainsi – autre conséquence de la doctrine ici envisagée – la notion d'intérêt, qui commande le choix de la «proper law of a tort», semble entraîner une double méprise: d'une part la confusion s'établit entre les règles de la circulation routière, qui sont des lois de police, et la réparation civile des actes illicites, dans laquelle l'intérêt étatique ne paraît pas de prime abord nécessairement engagé; d'autre part, l'arrêt paraît glisser vers la conjonction obligatoire de la compétence judiciaire et de la compétence législative, la première entraînant la seconde et la *lex loci actus* ne s'appliquant jamais qu'au titre de *lex fori*. En effet, l'Etat dont «l'intérêt majeur à résoudre le problème particulier qui se présente»¹¹⁸ est reconnu, c'est-à-dire généralement l'Etat du juge, appliquera toujours par hypothèse sa propre loi.

79 Il n'est pas sans intérêt de remarquer que le critère proposé par Binder aurait certes aussi amené le tribunal new-yorkais à appliquer la loi new-yorkaise, mais à l'ensemble de l'acte illicite sans en opérer le dépeçage, et pour des motifs qui n'auraient rien eu à voir avec l'intérêt de l'Etat du for. Si le résultat est ici le même, il ne faut pas se dissimuler que le raisonnement part de prémisses totalement différentes.

Ainsi, même si ce point n'apparaît peut-être pas encore en toute clarté dans l'arrêt *Babcock v. Jackson*, dont il est dit déjà «qu'une génération ne passera pas sans que la règle énoncée dans (ledit arrêt) devienne méconnaissable»¹¹⁹, il appert que, désireux de remédier aux imperfections indéniables de l'application mécanique de la *lex loci actus*, les tenants de la «Proper law of the tort» introduisent «un principe d'extra-territorialité dans les conflits de lois entre les Etats des Etats-Unis», pour reprendre la formule du juge Van Voorhis dans son opinion dissidente en la cause précitée. En effet, précise ce dernier, «les tentatives auxquelles on se livre pour faire prévaloir la loi ou l'ordre public de l'Etat de New-York sur les lois ou l'ordre public d'autres Etats, lorsque des citoyens new-yorkais sont en cause, constituent simplement une forme d'extra-territorialité, qui peut se retourner contre nous dans le cas où les actions sont intentées devant les tribunaux new-yorkais, alors que des parties sont des citoyens d'autres Etats»¹²⁰.

Il est permis de se demander, dans ces conditions, si,

transposée du plan des relations inter-américaines au niveau des relations internationales, la doctrine de la «Proper law of the tort», entendue comme loi de l'Etat qui a l'intérêt majeur à résoudre la question litigieuse, répond bien aux objectifs du droit international privé en cette matière¹²¹.

80 L'application de principe de la *lex fori* aux actes illicites et notamment aux accidents de voiture a été soutenue par différents auteurs.

Outre Mazeaud¹²², Drion a émis en 1949 la théorie selon laquelle la *lex fori* devrait trouver une application générale, dans la mesure où elle se rattacherait à un «for naturel», c'est-à-dire à un for qui a des liens suffisants avec l'espèce considérée. Toute la question consiste alors à déterminer quels peuvent être ces «fors naturels». Drion en discerne trois: le domicile ou la résidence du défendeur, le domicile ou la résidence du demandeur et le lieu du délit¹²³. Dans la mesure où ces fors ne coïncident pas, c'est au demandeur qu'il appartiendra de choisir celui qui lui convient le mieux. Aux yeux de Drion, le seul argument valable en faveur d'un recours à un droit étranger, lorsqu'on a affaire à un «for non naturel», résiderait dans l'uniformité des décisions qui pourraient en résulter¹²⁴.

Quant à Ehrenzweig, dans son «Treatise on the conflict of laws», il se prononce également en faveur du recours de principe à la *lex fori*, c'est-à-dire à la loi d'un tribunal qui pourra l'appliquer correctement¹²⁵. De même que Drion fonde son système sur l'idée d'un «for naturel», Ehrenzweig s'attache à la notion de *forum conveniens* et considère qu'idéalement il faudrait que la loi du for s'applique dans le for de la loi. Seules les imperfections du droit de la procédure obligent encore à recourir à des règles de conflits de lois pour protéger le défendeur qui aurait été victime du choix arbitraire d'une juridiction par le demandeur.

En matière d'accidents de la route, Ehrenzweig considère qu'il n'y a guère de raisons d'appliquer une autre loi que celle du for, puisque le demandeur a le choix entre le tribunal du domicile du défendeur et celui du lieu de l'acte. C'est ainsi au demandeur qu'il revient de préférer le tribunal du pays dont la loi lui est la plus favorable¹²⁶. En ce qui concerne la responsabilité du propriétaire d'une voiture dont il n'est pas le conducteur, celle-ci devrait être soumise, selon Ehrenzweig, à la loi dont le propriétaire pouvait prévoir raisonnablement l'application, c'est-à-dire à la loi de son domicile, la *lex loci actus* et parfois la loi du domicile du demandeur. Quant à la responsabilité du conducteur envers les passagers (guest-statutes), elle relèverait de la loi de leur domicile commun ou, en l'absence d'une communauté de domicile, de la loi d'immatriculation du véhicule.

Parmi les défendeurs les plus absolus de l'application de la *lex fori* aux actes illicites notamment, on signalera Currie dans ses «Selected Essays on the Conflict of

¹²¹ On notera avec intérêt que dans un 'Tentative first draft of a Foreign Torts Act', la Conférence des Commissaires pour l'uniformité de la législation au Canada vient de retenir 'la loi locale de l'Etat qui a les liens les plus étroits avec les faits et avec les parties, sans égard au point de savoir si l'acte illicite a un caractère tel qu'il aurait pu faire l'objet d'une action (actionnable) s'il avait été commis dans cette Province'. Cf. 'Proceedings of the Forty Eighth Annual Meeting of the Conference of Commissioners on Uniformity of Legislation in Canada', 1966, p. 62.

¹²² Cf. *supra* p. 9, note 1.

¹²³ H. Drion, 'De Ratio voor toepassing van vreemd recht inzake de onrechtmatige daad in het buitenland', *Rechtsgeleerd Magazijn Themis*, 1949, p. 57-58.

¹²⁴ *Ibid.*, p. 57.

¹²⁵ 'A Treatise on the Conflict of Laws' 1962, p. 325-326 et p. 352.

¹²⁶ *Ibid.*, p. 572.

¹¹⁷ *Revue critique de droit international privé*, 1964, p. 290-291.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 292.

¹¹⁹ Note Castel à l'arrêt *Babcock v. Jackson*, *Revue critique de droit international privé* 1964, p. 298.

¹²⁰ *Revue critique de droit international privé*, 1964, p. 293.

Laws» (1963). Pour cet auteur, il y a un véritable conflit de lois, non pas tellement lorsqu'un litige présente des points de rattachement avec plusieurs pays, mais lorsque chacun de ceux-ci prétend avoir intérêt à l'application de sa propre loi. Dans chaque cas, le juge examinera donc si la règle juridique à appliquer engage ou non un «governmental interest». C'est ce que Currie appelle le choix d'un «restrained and enlightened forum». Il va de soi qu'en cas de conflit d'intérêts entre l'Etat du for et un Etat tiers, le juge optera nécessairement pour la *lex fori*. Un véritable choix ne pourra exister que dans l'hypothèse d'un conflit d'intérêts entre deux Etats tiers.

Les théories optant pour l'application de principe de la *lex fori* aux actes illicites encourent le reproche d'amalgamer indûment les deux compétences législative et judiciaire. Or, les raisons qui peuvent militer en faveur de la compétence d'un tribunal donné, par exemple celui du domicile du défendeur, ne paraissent pas devoir justifier, nécessairement et dans tous les cas, le recours à la loi de ce même tribunal, laquelle pourra très bien ne présenter aucun point de rattachement avec l'acte illicite en cause. C'est un postulat admis par la majorité des auteurs en droit international privé qu'en certaines hypothèses une loi étrangère a plus de titre à s'appliquer que la loi locale, d'où la nécessaire distinction des compétences législative et judiciaire.

81 Quels que soient les aménagements qu'il faille lui apporter, une règle de conflits de lois reste ici indispensable. Il n'est pas sûr en effet qu'entre la sécurité juridique et l'équité, le divorce soit à ce point consommé qu'on doive opter nécessairement pour celle-ci contre celle-là. Au contraire, il reste permis de penser que la Convention projetée devrait tenter une harmonisation de ces deux impératifs, peut-être en suivant la voie tracée par des auteurs tels que Binder ou Bourel, qui proposent de partir, pour la détermination de la *lex loci actus* «du milieu social dans lequel le fait se trouve enraciné»¹²⁷.

Aussi bien, après avoir analysé les deux principales réactions suscitées par le principe de l'application de la *lex loci actus*, convient-il de préciser davantage encore les aménagements possibles de la règle traditionnelle et d'examiner s'il ne serait pas opportun d'aller un peu plus loin dans cette voie que Binder lui-même le propose.

Section 2 – Le principe de la loi locale et son aménagement

82 Parmi les cas susceptibles de justifier un abandon de la *lex loci actus* en matière d'accidents de la circulation, il semble possible d'en considérer trois principaux.

83 Dans l'hypothèse envisagée par Binder, où les parties non seulement ont même nationalité (et même domicile), mais forment d'entrée de cause un groupe homogène, il pourra paraître justifié d'appliquer leur loi nationale commune en cas d'accident survenu à l'étranger et ne mettant en cause que les parties elles-mêmes. Tel paraît être du reste le sens de l'article 18, alinéa 2 de la Loi uniforme Bénélux¹²⁸. En effet, si le sens pro-

fond de l'application de la *lex loci actus* repose sur la considération que le lieu de commission de l'acte constitue à la fois sa localisation naturelle et l'endroit où socialement le fait litigieux est enraciné, on ne voit pas pourquoi il ne conviendrait pas de s'écarter du principe ainsi posé, lorsque, par hypothèse, localisation naturelle et enracinement social de l'acte ne coïncident plus et que ce dernier élément a plus de poids que le premier. Ce point acquis, on peut se demander si les deux conditions posées par Binder à l'application de la loi nationale (nationalité et domicile commun des parties d'une part, préexistence d'un groupe homogène de personnes d'autre part) doivent vraiment être réalisées cumulativement, ou s'il suffirait qu'elles le soient alternativement. En d'autres termes, pourra-t-on se satisfaire, pour abandonner l'application de la *lex loci actus*, de la seule communauté de nationalité et (ou) de domicile des parties (2ème cas possible d'exception), ou bien considérer, contrairement à Binder¹²⁹, que l'existence d'un groupe homogène de personnes ne repose pas nécessairement sur leur communauté de nationalité et de domicile (3ème cas possible d'exception).

84 En ce qui concerne le deuxième cas possible d'exception à la *lex loci actus*, diverses hypothèses doivent être envisagées.

Fondera-t-on ladite exception sur la nationalité et le domicile commun des parties? L'accident résultant de la collision à Vienne de deux voitures pilotées par des Suisses habitant Zurich serait alors soumis à la loi personnelle des parties, pour autant que l'accident ne mette pas en cause de tierces personnes. Si l'on va plus loin et ne tient compte que du seul domicile des parties, on appliquerait par exemple la loi suisse à l'accident résultant de la collision en Suède de deux voitures pilotées respectivement par un Français et un Allemand habitant tous les deux la Suisse. On remarquera que telle est la solution prévue par la nouvelle loi fédérale suisse sur la circulation routière de 1958. Son article 85 prévoit en effet expressément le recours en ce cas à la loi du domicile (suisse) des parties¹³⁰. Si l'on va plus loin encore et prend en considération la seule nationalité des parties, on sera conduit à appliquer la loi suisse à la collision à Rome de deux voitures pilotées par des Suisses dont l'un habite Paris et l'autre Amsterdam. Cette solution soulèverait de grandes difficultés dans les pays à systèmes juridiques non unifiés. Qu'en irait-il par exemple en ce cas de deux conducteurs anglais domiciliés l'un à Londres et l'autre à Glasgow, leur commune qualité de sujet britannique n'entraînant pas l'application de la même loi nationale? Par ailleurs, on pourrait imaginer le recours à la loi nationale commune des parties, de préférence à la *lex loci actus*, lorsque la première est plus favorable à la victime que la seconde.

85 Ensuite – 3ème cas possible d'exception à la *lex loci actus* – siérait-il d'admettre que les participants aux nombreux tours organisés par les agences de voyage constituent, de par la communauté de vie qui va les réunir, souvent pour plusieurs semaines, une «unité sociologique», indépendamment de toute considération de nationalité ou de domicile? Qu'en sera-t-il par exemple du car suisse qui, partant de Zurich, transporte des passagers aux nationalités aussi diverses que leurs domi-

¹²⁷ Bourel, *op. cit.*, p. 54.

¹²⁸ Cf. Binder, *op. cit.*, p. 456-57.

¹²⁹ Cf. Binder, *op. cit.*, p. 482.

¹³⁰ Cf. Schönenberg-Jäggi, 'Das Obligationenrecht', t. V, 1 a. Zurich, 1961, No 327, p. 120. C'est aussi sur le domicile commun des parties que les juges américains ont fondé leur décision en l'espèce Grant v. McAuliffe précité.

ciles pour un tour en Italie et en Grèce? A quelle loi soumettra-t-on l'action éventuelle en responsabilité délictuelle intentée, soit contre le chauffeur ou l'entreprise de transport – en marge des rapports contractuels – soit mutuellement entre les voyageurs, à la suite d'un accident dont ceux-ci seraient victimes à Athènes? Ici encore l'article 85 précité de la loi suisse sur la circulation routière soumet un tel accident au droit helvétique¹³¹, pour autant que l'entreprise de transport soit suisse et que le point de départ ou d'arrivée du voyage soit situé en Helvétie.

86 Enfin, dans l'aménagement du principe de la *lex loci actus*, ou, le cas échéant, dans l'adoption d'une exception à la règle portant exception à la compétence de la *lex loci actus*¹³², doit-on tenir compte du lieu où sont nés les rapports particuliers entre auteur et victime, lesquels ont contribué à créer la situation de fait existant au moment de l'accident?

Si deux étudiants, respectivement américain et italien, de l'Université de Strasbourg sont victimes, lors de leur passage en voiture en Suisse, d'un accident causé par l'un d'eux, est-ce que le fait que le voyage a débuté à Strasbourg, à la suite d'un projet conçu à Strasbourg, ou peut-être en raison d'une amitié née en cette ville, entraînera la compétence de la loi française?

87 Au terme de ce survol des aménagements possibles de la *lex loci actus*, il importe de faire le point. Dans la mesure où l'on fonde les exceptions apportées à cette loi sur l'idée «d'enracinement social» du délit ou sur «l'unité sociologique» des parties en cause, on sera amené à considérer comme justifiées les dérogations apportées à l'application de la loi locale dans le premier cas envisagé, de même que dans le second (à l'exception de l'hypothèse reposant sur la seule nationalité commune des parties) et vraisemblablement dans le troisième. En effet, en ce qui concerne les voyages organisés, le motif déterminant de la dérogation éventuelle à la loi locale réside dans l'existence d'une «unité sociologique» des passagers. Or, comme Binder, lui-même est amené à le reconnaître¹³³, celle-ci est indépendante en principe de toute question de nationalité ou de domicile commun. A supposer que le principe de l'exception fondée sur l'idée d'unité sociologique des passagers soit admis, on ne voit vraiment pas pourquoi faire une différence dans la loi applicable selon que le car en question a quitté Paris avec 30 Français ou bien avec 29 Français et un Belge.

88 Toutefois, les critères d'enracinement social du délit ou d'unité sociologique des parties ne paraissent valables, en toute hypothèse, que si l'accident met en cause seulement les parties entre elles ou celles-ci et leur transporteur. Dès l'instant où des tiers ont été lésés par l'accident, le critère d'enracinement social du délit doit conduire précisément au retour à la *lex loci actus*, devant laquelle la considération de l'unité sociologique éventuelle des parties devra également céder.

S'il en va ainsi, se pose la question délicate de savoir si la *lex loci actus* retrouve alors vocation à s'appliquer à l'ensemble des prétentions nées de l'accident ou seulement à celles que font valoir les tiers lésés. Admettre

cette dernière solution équivaudrait à retomber dans le découpage de l'acte illicite dont il a été fait grief à la doctrine américaine. La nécessité de sauvegarder l'unité du rapport juridique dont doit connaître le même juge devient ici primordiale.

Section 3 – La détermination de la loi locale

89 Dans la mesure où l'application du principe de la *lex loci actus* aux accidents de voiture est admise, il convient de dire un mot ici du fameux problème de la détermination de la loi locale.

90 En matière d'actes illicites en général, la doctrine et la jurisprudence marquent une nette préférence pour la loi du lieu du dommage, par opposition à celle du lieu de l'acte fautif, au motif que c'est en ce premier lieu que l'équilibre des intérêts de chacun – but même du droit de la responsabilité – a été rompu¹³⁴.

91 Cette considération paraît devoir s'appliquer aussi au cas particulier des accidents de la circulation, dans les hypothèses – assez rares – où un conflit se présenterait entre la loi du lieu de l'acte et celle du lieu du dommage. En effet, si l'on excepte l'hypothèse d'une collision qui se serait produite juste à la frontière de sorte que ces deux lieux soient situés dans deux Etats différents, on ne voit guère de situations dans lesquelles l'acte et le dommage en matière de circulation automobile ne relèveraient pas de la même loi.

Section 4 – Domaine d'application de la loi locale

92 Le recours à la *lex loci delicti* une fois admis, encore convient-il de se demander plus précisément s'il n'est pas certains aspects de l'obligation délictuelle née d'un accident de voiture qui mériteraient néanmoins un traitement particulier.

93 En ce qui concerne le fait *dommageable* tout d'abord, on est amené à s'interroger sur le bien-fondé de la distinction proposée par Bourel entre la responsabilité directe de l'auteur du dommage, soumise à la *lex loci*, et la responsabilité indirecte de son commettant, qui relèverait de la loi nationale (ou domiciliaire) de ce dernier¹³⁵. A l'appui de cette solution on fait valoir «qu'il (serait) injuste que la loi du lieu du délit impose une obligation de réparer à une personne qui, selon sa propre loi, est innocente»¹³⁶. L'hypothèse inverse se présentera du reste aussi, la loi (espagnole) du délit par exemple n'imposant pas d'obligation de réparer au

¹³¹ *Ibid.*, p. 120.

¹³² Voir la cause *Dym v. Gordon* citée en note 113.

¹³³ Binder, *op. cit.*, p. 482.

¹³⁴ Cf. Batiffol, *Traité*, No 560; cf. aussi Schnitzer, t. II, p. 675. On notera toutefois la solution, préconisée par Bourel, du cumul électif des deux lois au choix du demandeur (système suisse et allemand), mais avec cette restriction que la qualité de responsable est nécessairement soumise à la loi du lieu de l'acte (Bourel, *op. cit.*, p. 88).

¹³⁵ Cf. la note de Bourel figurant à l'arrêt de la Cour d'Appel de Paris du 13 mars 1963 (*Revue critique de droit international privé*, 1963, p. 551); cet auteur cite à l'appui de sa thèse un jugement (non publié) du tribunal civil de Sarreguemines, du 15 octobre 1957, qui a admis que lorsqu'un accident de la circulation est intervenu en territoire sarrois entre un ressortissant américain et un chauffeur sarrois au service d'une entreprise française, le tribunal français saisi du litige, s'il doit faire application de la loi allemande en ce qui concerne la responsabilité de l'auteur de l'accident, ne peut apprécier la responsabilité civile du commettant français que d'après la loi française (*Revue critique* 1963, p. 557). Cf. de même Bourel *op. cit.*, p. 221 et note 70.

Mais cf. en matière d'abordage l'arrêt récent de la Cour de Cassation qui a refusé d'appliquer la loi (néerlandaise) gouvernant le contrat de préposition entre l'armateur et le capitaine, à la responsabilité du premier pour la faute du deuxième, Dalloz, 1966, 577.

¹³⁶ Bourel, *Revue critique de droit international privé*, 1963, p. 557.

commettant (français) qui, selon sa propre loi, aurait été responsable ¹³⁷.

94 Il n'est pas sûr toutefois que ces considérations soient décisives. Ne pourrait-on pas tout aussi bien soutenir que si le propriétaire d'une entreprise de transports répond, en vertu de l'article 1384, alinéa 1, du Code civil français, par exemple, des accidents causés par les chauffeurs de ses camions, il s'agit là d'une obligation délictuelle dont on ne voit pas de raisons impérieuses, pas plus d'ailleurs que pour la responsabilité du fait des choses, de la soustraire au statut délictuel. Qu'il puisse arriver dans ces conditions qu'un commettant se voie attribuer une responsabilité inconnue de son droit national, à la suite d'un accident causé par son préposé en pays étranger, ne semble pas être plus choquant que l'obligation personnelle qui serait imposée par exemple au conducteur espagnol, auteur d'un accident en France, bien qu'elle puisse être inconnue en l'espèce de son pays d'origine. La responsabilité solidaire de l'auteur direct du dommage et de son commettant repose sur la commission du même acte illicite ¹³⁸. Ne convient-il donc pas que la même loi du lieu de l'acte gouverne l'ensemble de la question, d'autant que l'application d'une loi unique facilitera considérablement l'appréciation de la situation de la victime (ou des intéressés), ainsi que Bourel le reconnaît lui-même ¹³⁹.

95 Par ailleurs, la compétence générale de la *lex loci actus* pour la détermination du *préjudice* soumis à réparation ne saurait être contestée. Ce point est d'importance en raison de la grande diversité des législations concernant la réparation du *tort moral*, presque inconnu en Allemagne par exemple ¹⁴⁰ (par. 253 BGB), admis largement en France, beaucoup moins dans d'autres pays. La *lex loci actus* déterminera également le rôle qu'il convient d'attribuer à la faute concomitante de la victime dans l'évaluation du montant de la réparation.

96 En revanche, l'exercice de l'action en responsabilité pose des questions délicates. Il convient tout d'abord de se demander quelle loi s'appliquera à l'action intentée par les ayants cause de la victime, à titre d'héritiers, en vue d'obtenir réparation du dommage initial subi par leur auteur dans son corps ou dans ses biens. Le problème de la loi applicable se présente ici avec une particulière acuité en raison des divergences entre pays de Common Law et pays continentaux sur la transmissibilité aux héritiers du droit de réparation ayant appartenu à leur auteur. Bien que l'opposition traditionnelle des premiers à pareille transmissibilité ait subi de nombreux aménagements, des divergences subsistent encore en ce qui concerne les conditions d'exercice de l'action des héritiers ¹⁴¹.

Or, il semble bien que la loi successorale doive être reconnue compétente pour déterminer la qualité d'héri-

tier, qui constitue une question préalable à l'exercice de l'action, de même que la transmissibilité de cette dernière, puisque «le droit qui est reconnu aux héritiers repose sur le principe de la continuation de la personne du défunt: son exercice est subordonné à l'acceptation par l'héritier de la succession, toute question proprement successorale» ¹⁴². De même le droit d'un exécuteur testamentaire de se porter partie civile contre l'auteur d'un accident relèvera de la loi successorale ¹⁴³. Sous réserve de ces exceptions, la *lex loci actus* garde vocation à régler les conditions et l'étendue de la responsabilité et à déterminer si le droit à réparation, par hypothèse reconnu aux héritiers, existait au bénéfice de la victime au jour de son décès.

97 Lorsqu'en revanche l'ayant cause agit à titre *personnel*, aux fins d'obtenir réparation du dommage qui lui est causé «par ricochet» à la suite du décès de la victime, il se présente non plus comme héritier de cette dernière, mais comme victime du fait dommageable. Aussi bien la compétence de la loi locale paraît se justifier selon certains auteurs.

98 En outre, l'action en réparation intentée par la victime de l'accident contre les héritiers de l'auteur du dommage soulève le problème de la transmissibilité aux héritiers de l'obligation de réparer incombant au défunt. Ici, encore, la loi successorale paraît devoir être habilitée à trancher cette question. On rappellera qu'en la cause *Grant v. McAuliffe*, les juges californiens qualifièrent cette question de procédurale et la soumirent à la *lex fori*.

99 Dans le cadre de l'exercice de l'action en responsabilité, il convient de dire deux mots de la liberté laissée par certaines législations à la victime ou à ses ayants cause d'exercer leur action en réparation devant la juridiction civile ou devant la juridiction pénale. Or, ce cumul possible de l'action civile et de l'action pénale a conduit certains auteurs à soumettre la première à la *lex fori* chaque fois qu'elle est portée devant une juridiction répressive ¹⁴⁴. Toutefois, la majorité de la doctrine souligne à juste titre que les liens invoqués entre ces deux actions sont de nature essentiellement procédurale. On ne voit pas dans ces conditions que la véritable nature de l'action civile en soit altérée au point que les juges répressifs ne puissent faire application de la loi étrangère du lieu du délit ¹⁴⁵.

100 Pour ce qui est enfin de la prescription de l'action en réparation, de la charge de la preuve et des présomptions, ainsi que des limitations légales de la responsabilité, on retrouve l'opposition entre les tenants de l'application à ces questions de la *lex fori*, au motif qu'elles concernent la procédure ¹⁴⁶, et les tenants de la *lex loci actus* pour lesquels il s'agit là de questions touchant au

¹³⁷ Cf. l'arrêt *Lautour c/ Vve Guiraud*, du 25 mai 1948, *Revue critique de droit international privé*, 1949, p. 89, note Batifol.

¹³⁸ Il en ira autrement de l'action récursoire éventuelle du commettant contre son préposé. On soumettra naturellement cette action à la loi qui régit les rapports commettant-préposé. Si le droit du commettant ne prévoit rien, la loi qui gouverne la responsabilité s'appliquera.

¹³⁹ *Op. cit.*, p. 223.

¹⁴⁰ Les tribunaux français ont eu l'occasion récemment de déclarer que la réparation du *tort moral* était d'ordre public. Cf. *Revue critique* 1964, 111 et 332.

¹⁴¹ Cf. Webb et Brownlie, 'Survival of actions in tort and the Conflict of Laws', *International and comparative Law Quarterly*, janvier 1965, vol. 14, p. 1 ss. Le droit écossais, par exemple, ne prévoit pas la transmissibilité de l'action en responsabilité. Cf. *McElroy v. McAllister* (1949), S.C. 110; *M.L.R.* 248-52.

¹⁴² Bourel, *op. cit.*, p. 238; Contra: Maury, note J.C.P. 1942 II, No 2017 qui affirme que 'la loi en vertu de laquelle naît un droit en détermine également son étendue et donc sa transmissibilité'.

¹⁴³ Cf. Cassation criminelle, 4 juin 1941, *Sirey* 1944, I, 133, note Batifol.

¹⁴⁴ Cf. par exemple Moissenat, 'Les accidents d'automobile à l'étranger devant les juridictions françaises', *Revue tunisienne de droit*, 1954, p. 119.

¹⁴⁵ Cf. Batifol, *Traité*, No 563 et littérature citée chez Bourel, *op. cit.*, p. 245, note 35. Sur le problème de la loi compétente pour déterminer les effets, au civil, de la chose jugée au pénal, cf. tribunal de grande instance Metz, 23 octobre 1964, *Clunet* 1965, p. 405, note Goldman.

¹⁴⁶ *Bartin*, *Principes*, t. II, par. 337 *in fine*, p. 413-414.

fond de la responsabilité¹⁴⁷. Ce dernier point de vue paraît rendre mieux compte de la connexité des faits.

101 Enfin, la mise en œuvre du droit à réparation soulève, en matière d'accidents de la circulation, le problème épineux de la loi applicable à l'action directe éventuellement reconnue à la victime contre l'assureur de l'auteur du dommage. Inconnue en Italie, l'action directe vient d'être introduite en Allemagne par la loi du 5 avril 1965 portant modification de certaines dispositions relatives à l'assurance obligatoire des conducteurs de véhicules à moteur (BGB, I, 213), de même en Espagne, par l'article 42 de la nouvelle loi sur la circulation automobile.

102 En France, tandis que certains auteurs ont soutenu l'application de la loi du contrat d'assurance à l'action directe, considérée comme un effet du contrat passé entre la compagnie et l'assuré, la jurisprudence, après avoir dans certains arrêts plus anciens semblé considérer l'action directe comme une mise en œuvre du privilège accordé légalement à la victime sur l'indemnité de l'assureur et lui avoir appliqué en conséquence la loi du domicile du débiteur¹⁴⁸, s'est fixée dès 1936 en faveur de l'application de la *lex loci actus* à l'action directe¹⁴⁹. Celle-ci trouve son fondement dans le droit – reconnu au lésé – d'obtenir réparation du dommage à lui causé par l'accident. Or, précisément, le principe de la réparation et son étendue relèvent de la *lex loci actus*. Ainsi donc la victime d'un accident occasionné en France par un automobiliste belge assuré auprès d'une compagnie d'assurance anglaise peut exercer contre cette dernière l'action directe qui lui est reconnue par les articles 37 et 53 de la loi française de 1930. Inversement, la victime française d'un accident à elle causé au Maroc par un automobiliste assuré auprès d'une compagnie de Casablanca ne sera pas admise au bénéfice de l'action directe, inconnue de la législation marocaine au moment de l'accident¹⁵⁰.

Cette dernière solution toutefois ne fait pas l'unanimité de la doctrine. Certains auteurs en effet ont prétendu recourir, d'une manière contestable, à la notion d'ordre public international pour justifier le recours à la *lex fori*, lorsque la loi étrangère normalement compétente ne reconnaît pas l'action directe¹⁵¹. D'autres auteurs ont proposé de faire appel à l'idée de police et de sûreté pour soumettre l'action directe à la loi du contrat d'assurance, lorsque celui-ci a été souscrit en France¹⁵².

103 Plus soutenable en revanche apparaît la distinction faite par la Cour d'Appel de Douai qui, tout en appliquant la *lex loci actus* (française) à la recevabilité de l'action directe, n'en a pas moins eu recours à la loi (belge) du contrat d'assurance pour déterminer l'étendue et les obligations de l'assureur¹⁵³. Or, en l'espèce, la loi belge déchargeait l'assureur quand le conducteur avait

commis une imprudence telle qu'il en résultait une aggravation délibérée du risque garanti par l'assureur. On peut en effet soutenir à bon droit que l'étendue des obligations de l'assureur, variable d'une législation à l'autre, constitue une question distincte qui ne tombe pas sous le coup de la loi du lieu du délit et relève normalement de la loi du contrat.

104 En ce qui concerne la loi applicable à la *subrogation* de l'assureur aux droits de la victime contre l'auteur du dommage, on peut hésiter principalement entre la *lex loci actus*, qui fonde la créance de la victime, et la loi du contrat d'assurance. Il semble que de sérieux motifs militent en faveur de l'application de cette dernière¹⁵⁴.

105 On notera que le procédé de l'action directe a été adapté aux nécessités de la pratique par le système de la *carte verte*¹⁵⁵.

Ce certificat international d'assurance, valable pour un ou plusieurs pays déterminés, est fourni dans chaque Etat aux assureurs membres par une organisation centrale reconnue par le gouvernement et désignée sous le nom de «Bureau». Les assureurs remettent à leur tour la carte verte aux assurés pour les véhicules couverts par eux contre les risques d'accident dans un ou plusieurs pays donnés. La carte verte atteste ainsi «une assurance dans tous les cas de responsabilité, couverts par une assurance obligatoire dans le pays parcouru, pour des dommages causés à des tiers par des personnes dont la responsabilité est engagée aux termes de la loi de ce pays»¹⁵⁶. En acceptant la carte verte, l'assuré habilite le Bureau qui l'a délivrée, ainsi que les Bureaux du ou des pays nommément cités, «à recevoir les notifications, à instruire et éventuellement à régler pour (son) compte, toute réclamation mettant en cause (sa) responsabilité à l'égard des tiers, telle qu'elle est définie par les lois concernant l'obligation d'assurance dans ledit ou lesdits pays»¹⁵⁷. Le Bureau du pays visité traite et règle, le cas échéant, la réclamation pour le compte du Bureau qui a fourni le certificat. Des accords entre Bureaux prévoient le remboursement intégral des indemnités payées, ainsi que le paiement des frais et honoraires qui pourraient être convenus.

106 En outre un *fonds commun de garantie*¹⁵⁸ est institué dans de nombreux pays aux fins de payer les indemnités allouées aux victimes ou à leurs ayants droit, lorsque le responsable des dommages demeure inconnu ou bien se révèle totalement ou partiellement insolvable, ainsi qu'éventuellement son assureur.

107 Il est indéniable que le système de la carte verte et du fonds de garantie protège la victime aussi efficacement que possible, compte tenu de la grande diversité des législations en matière de circulation routière.

¹⁴⁷ Arminjon, Précis, t. II, No 263, p. 358, Niboyet, Traité, t. V, No 1.427 in fine, p. 149. Cf. en ce sens un arrêt du tribunal de grande instance de Pontoise, du 8 mars 1966, R.C. 1966. 463, note Batiffol. Il s'agissait en l'espèce de décider si la *lex loci actus* ou au contraire la loi successorale avait vocation à régir le délai de prescription d'une action en responsabilité intentée contre l'héritière de l'auteur de l'accident.

¹⁴⁸ Cf. notamment Rouen, 8 janvier 1930, Sirey, 1930, 2, 1967; *Revue critique de droit international privé*, 1931, p. 292.

¹⁴⁹ Cassation Req., 24 février 1936, Sirey, 1936, I, 161; *Revue critique de droit international privé*, 1936, p. 782; jurisprudence confirmée par Cassation civile, 25 juin 1945, *Revue critique de droit international privé* 1946, p. 251.

¹⁵⁰ Cassation civile, 13 juillet 1948, *Revue critique* 1949, p. 94.

¹⁵¹ Cf. par exemple Perroud, *Revue des assurances terrestres* 1931, p. 28-29.

¹⁵² Picard et Besson, 'Les assurances terrestres', No 368, p. 531; Savatier, 'Traité de la responsabilité civile', 2ème éd., t. II, No 764.

¹⁵³ *Revue critique de droit international privé* 1956, p. 75.

¹⁵⁴ Cf. J. G. Sauveplanne, 'De subrogatie in het internationaal privaatrecht', *Mélanges Kolléwijn/Offerhaus, De Conflictu Legum*, p. 428.

Cf. aussi tribunal civil Anvers, 5 décembre 1957 et Cour d'Appel, Bruxelles, 28 novembre 1958, Clunet, 1962, 1056, Cour d'Appel de Besançon, 14 mai 1959, Clunet, 1960, p. 778 ss., note Bredin.

¹⁵⁵ Cf. Jacques Wautier, 'L'assurance automobile obligatoire' Bruxelles, 1957; P. Bernard, 'Action directe, carte verte et exequatur', *Revue générale des assurances terrestres*, 1962, vol. 33, p. 242.

¹⁵⁶ Wautier, *op cit.*, p. 247.

¹⁵⁷ *Ibid.*, p. 254.

¹⁵⁸ Cf. par exemple pour la France, loi du 31 décembre 1951, article 15.

Il est patent toutefois, ainsi qu'on l'a fait remarquer récemment¹⁵⁹ que le droit de la circulation routière est resté archaïque dans la mesure où il repose toujours sur l'idée de responsabilité, même objective, c'est-à-dire fondée en dernière analyse sur une présomption de faute¹⁶⁰.

Quoi qu'il en soit de l'état insatisfait du droit actuel de la circulation routière, le système de l'assurance obligatoire et de la carte verte, en abandonnant expressément le contenu et l'étendue de la responsabilité aux diverses lois nationales, laisse intact le problème des conflits de lois en matière d'accidents de la route et ne s'oppose pas, bien au contraire, à une convention traitant de cette question.

CHAPITRE III – ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ET TRIBUNAL COMPÉTENT

108 En matière d'accidents de la circulation, on peut se demander d'abord si la Convention projetée doit prévoir une compétence unique ou plusieurs compétences, concurrentes ou subsidiaires. Il semble qu'outre la compétence naturelle du tribunal du domicile du défendeur, il y ait de sérieuses raisons de retenir la compétence – concurrente – du tribunal du lieu de l'accident, ainsi que celle du tribunal du siège de l'assureur (en cas d'action directe) et du tribunal du siège du «Handling Bureau».

109 En outre, en raison de la pluralité des personnes souvent impliquées dans un accident de la circulation, il pourrait peut-être paraître indiqué de prévoir un for des codéfendeurs. Si un tel for n'était pas retenu, on pourrait se demander s'il ne conviendrait pas de permettre à tout le moins à la victime, au cas où elle bénéficie de l'action directe contre l'assureur, d'attaquer ce dernier, conjointement avec le défendeur, au domicile de celui-ci¹⁶¹.

110 Dans le cadre d'une convention sur les accidents de la circulation, il pourrait être opportun d'examiner peut-être le problème de la suppression des compétences exorbitantes de caractère général. Quelle que soit leur justification possible, il ne paraît pas en tout cas contraire à l'esprit de la Conférence de s'en occuper.

CONCLUSION

111 Au terme de cet exposé sur les actes illicites en droit international privé et notamment sur les problèmes soulevés par les accidents de la route, il a paru utile au Bureau Permanent de synthétiser dans un questionnaire reprenant la terminologie même de la présente étude

les questions essentielles que pose l'élaboration éventuelle d'une convention en cette matière. Les réponses des Gouvernements à ce questionnaire permettront de préciser dans quelle direction devront s'orienter les travaux futurs.

¹⁵⁹ Cf. A. Tunc 'Le projet de loi sur les accidents de la circulation des Professeurs Keeton et O'Connell', *Revue internationale de droit comparé*, 1966, 2, p. 439; cf. aussi, du même auteur, 'La sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation', Dalloz, 1966, Paris, et 'Assurance et responsabilité civile', *Revue de droit pénal et de criminologie*, avril 1966, p. 595 ss.

Cf. de même, Robert E. Keeton et Jeffrey O'Connell, 'Basic Protection for the Traffic Victims. A Blueprint for Reforming Automobile Insurance', Boston et Toronto, 1965; et Conard, Morgan, Pratt et Voltz, 'Automobile Accident Costs and Payments, Studies in the Economics of Injury Reparation' 1964. Cf. aussi R. Savatier, 'Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile?', *Recueil Dalloz*, 9 novembre 1966 et 16 novembre 1966.

¹⁶⁰ Pour citer un auteur connu, 'on entretient un système dans lequel, grâce à l'assurance, on n'est jamais responsable du dommage que l'on cause, aussi grave que soit la faute que l'on commette, mais dans lequel on n'est jamais indemnisé du dommage que l'on subit, si légère que soit l'inattention ou la distraction dont on a été victime' (Tunc, *Revue internationale de droit comparé*, 1966, 2, p. 440).

¹⁶¹ C'est ce que vient de juger le Tribunal fédéral suisse dans un arrêt, récent, cf. ATF 91 II, 388.

1 Actes illicites en général

AMBIALET, J., Responsabilité du fait d'autrui en droit médical, Paris, 1965.

ANDERSEN, R. H., Haftung ohne Verschulden im nordischen, insb. norwegischen Recht, *RabelsZ.* 1962, p. 243 ss.

BÄR, Zur Frage der Anwendung ausländischen Kartellrechts in Zivilprozessen, *Annuaire suisse de droit international*, 1961.

BÄR, Kartellrecht und Internationales Privatrecht, Bern, 1965.

BARRINEAU, Lex fori v. Lex loci in the field of Torts, *South Carolina Law Review*, vol. 17 (1965), p. 305 ss.

BINDER, H., Zur Auflockerung des Deliktstatuts, *Rabels Zeitschrift*, 1955, p. 401 ss.

BOLLAK-OTEK, Gedanken zum Schadensrecht in der modernen Industriegesellschaft, *Festschrift Walter Wilburg*, 1965, p. 31 ss.

BOUREL, P., Les conflits de lois en matière d'obligations extracontractuelles, Paris, 1961.

CAVERS, A critique of the choice of law problem, 47 *Harvard Law Review*, p. 173 ss.

CAVERS, The choice of law process, 1965.

CIGOJ, Development of torts law in Yugoslavia, *American Journal of Comparative Law*, 1963, 12, p. 396 ss.

CHILDRES, R. D., Toward the Proper Law of the Tort, *Texas Law Review* 40 (1961/62), p. 336 ss.
Civil Liability for Nuclear Damage, *Official Records, International Conference*, Vienna, 29 April-19 May 1963.

CORNU, G., Problème du cumul de la responsabilité contractuelle et délictuelle, *Rapport français, 6e Congrès international de droit comparé*, Hambourg, 1962.

COVAR, The locus delicti in English Private International Law, *British Yearbook of International Law*, 1948, p. 304 ss.

CURRIE, Selected Essays on the Conflict of Laws, 1963.

DELACHAUX, J. L., Die Anknüpfung der Obligationen aus Delikt und Quasidelikt im Internationalen Privatrecht, Zürich, 1960.

DUBBINK, C. W., De onrechtmatige daad in het Nederlands internationaal privaatrecht, Amsterdam, 1947.

EDLBACHER, O., Wandel und Krise des Haftungsgrundes des Verschuldens, *Festschrift Walter Wilburg*, 1965, p. 81 ss.

EHRENZWEIG, Products Liability in the Conflict of Laws, 69 (1960), *Yale Law Review*, p. 794 ss.

EICHLER, H., Konkurrenz der vertraglichen und deliktischen Haftung im deutschen Recht, *Archiv für die zivilistische Praxis*, Oktober 1963, p. 401.

FERRARI BRAVO, Aspetti generali della disciplina della responsabilità per fatto illecito nel diritto internazionale privato, *Annali della Facoltà de Giurisprudenza dell'Università di Bari*, vol. XVII, 1962.

GRISOLDI, A., Ricerca dei principi generali comuni in materia di responsabilità extracontrattuale nei diritti degli stati della Comunità Europea, *Jus, Rivista di Scienze Giuridiche*, juillet-décembre 1963, p. 556 ss.

GROSSEN, J. M. ET JÄGGI, P., Fragen des privatrechtlichen Schutzes der Persönlichkeit, *Revue de droit suisse* 1960, Nos 3 et 4.

GUGLIELMETTI, G., Les problèmes de droit international privé et de procédure en matière de firmes, marques et actes de concurrence déloyale dans la jurisprudence italienne (1948-1965), *Rivista di diritto internazionale e processuale* 1966, p. 240 ss.

HELDRIICH, A., Die allgemeinen Rechtsgrundsätze der ausservertraglichen Schadenshaftung im Bereich der ewg, Frankfurt, 1961.

HIEBER, Die unerlaubte Handlung im Internationalen Privatrecht, *thèse*, Bâle, 1950.

HILLGENBERG, H., Das Internationalprivatrecht der Gefährdungshaftung für Atomschäden, Düsseldorf, 1963.

Kartelle und Monopole im modernen Recht, Karlsruhe 1961, 2. vol.

KEETON, R. E., Legal Cause in the Law of Torts, Columbus, Ohio, 1963.

LAMPENS, J., Faute et acte illicite en droit comparé, *Mélanges Dabin*, t. II, p. 723 ss.

LOBEDANZ, E., Persönlichkeitsschutz und Ersatz immaterieller Schäden im spanischen Recht, *Archiv für die zivilistische Praxis*, August 1964, p. 78 ss.

LÜER, H. J., The lex loci delicti in single contact cases. - A comparative study of continental and American law, *Nederlandsch Tijdschrift voor Internationaal Recht*, 1965, No 2, p. 124 ss.

LÜTKEHAUS, Die Bedeutung des Personalprinzips im internationalen Deliktsrecht, Münster, 1963.

MARTON, G., Versuch eines einheitlichen Systems der zivilrechtlichen Haftung, *Archiv für die zivilistische Praxis*, Januar 1963, p. 1 ss.

MORRIS, J. H. C., The proper law of a tort, *Harvard Law Review* 64 (1950/51), p. 881 ss.

REESE, W. L. M., Discussion of major areas of choice of law, *Recueil Cours Académie de droit international*, 1964, I, p. 315-416.

ROBERT, A., Traité élémentaire de la réparation du dommage moral en droit belge et comparé, Bruxelles, 1955.

SAVATIER, R., Les métamorphoses économiques et sociales du droit civil d'aujourd'hui, 3e éd., 1964.

SCHULE, A. et HUBER, H., Persönlichkeitsschutz und Pressefreiheit, Tübingen, 1961.

STARCK, B., Essai d'une théorie générale de la responsabilité civile, considérée en sa double fonction de garantie et de peine privée, *thèse*, Paris, 1947.

STREET, H., The Twentieth Century Development and Function of the Law of Tort in England, *The International and Comparative Law Quarterly*, July 1965, p. 862 ss.

STRÖMHOLM, S., Torts in the Conflict of Laws. A comparative Study, Stockholm, 1961.

STRÖMHOLM, S., Recent Contribution to the Problem of Torts in the Conflict of Laws, *International and Comparative Law Quarterly*, avril 1964, p. 691 ss.

TASSIN, M., Responsabilité aquilienne et responsabilité contractuelle en droit belge, *Journal des Tribunaux*, avril 1965, vol. 80, p. 223.

TROLLER, K., Das Internationale Privatrecht des unlauteren Wettbewerbs in vergleichender Darstellung der Rechte Deutschlands, Englands, Frankreichs, Italiens, der Schweiz und der USA, *Diss.*, Freiburg 1962.

TUNC, A., Twentieth Century Development and Function of the Law of Tort in France, *International and Comparative Law Quarterly*, octobre 1965, p. 1089 ss.

TUNC, A., Logique et politique dans l'élaboration du droit, spécialement en matière de responsabilité civile, *Mélanges Dabin*, t. I, 1963, p. 317 ss.

VANDER ELST, Application de la lex loci delicti en matière de responsabilité civile dans la jurisprudence belge, *Clunet* 1955, p. 294 ss.

VANDER ELST, Loi régissant l'action en réparation d'un délit commis par un Belge à l'étranger, *Revue critique de jurisprudence belge*, 1957, p. 195 ss.

VINEY, G., Le déclin de la responsabilité individuelle, Paris, 1965.

WEBB, P. R. H. et BROWNLIE, I., Survival of actions in tort and the conflict of laws, *International and Comparative Law Quarterly*, janvier 1965, p. 1 ss.

WEBB, P. R. H. et NORTH, P. M., Thoughts on the place of Commission of a non-statutory tort, *International and Comparative Law Quarterly*, octobre 1965, p. 1314.

WENGLER, W., Die Gesetze über den unlauteren Wettbewerb und das internationale Privatrecht, *RabelsZ.*, 1954, p. 401 ss.

WIRNER, H., Wettbewerbsrecht und Internationales Privatrecht, München, 1960.

2 Accidents de la circulation

ARIËNS, W., Internationale Verkeersongelukken, *Verkeersrecht*, 1966, No 7.

BATIFFOL, H., note sous les arrêts Cass. civ. 25 mai et 13 juillet 1948, *Revue critique*, 1949, p. 89 ss.

BATIFFOL, H., note sous l'arrêt Tribunal grande instance Seine, 13 mars 1963, *Revue critique*, 1963, p. 580 ss.

BATIFFOL, H., note sous l'arrêt Cour d'Appel Paris, 30 juin 1964, *Revue critique* 1965, p. 358 ss.

BATIFFOL, H., note sous l'arrêt Trib. grande instance Pontoise, 8 mars 1966, *Revue critique*, 1966, p. 463.

BERNARD, P., Action directe, carte verte et exequatur (Comité européen des assurances), *Revue générale des assurances terrestres*, mai-juin 1962, vol. 33, p. 242 ss.

BLAEVOET, CH., Nouvelle orientation de notre système de responsabilité civile, *Dalloz* 1966, p. 113.

BOSONNET, G., Haftpflicht- oder Unfallversicherung? Ersatz der Haftpflicht des Motorfahrzeughalters durch eine generale Unfallversicherung des Verkehrsopfers, Zürich 1965.

BORHAM, A., Le droit propre de la victime et son action directe contre l'assureur de la responsabilité automobile obligatoire. Etude critique et comparative des systèmes juridiques de l'Angleterre, de la France, de la République Arabe Unie et de la Suisse, *thèse*, Paris, 1965.

BOTT, Der Schutz der Unfallgeschädigten durch die Kraftfahrzeug-Pflichtversicherung, 1964.

BOULANGER, F., De la codification du droit de la responsabilité automobile, in *L'automobile en droit privé. Etude de droit privé*, sous la direction et avec préface de Yvon Loussouarn, Paris, 1965.

BOUREL, P., note sous l'arrêt Tribunal grande instance Seine, 2 novembre 1962, *Revue critique*, 1964, p. 114 ss.

BOUREL, P., note sous les arrêts Cass. civile, 3 janvier 1963, et Cour d'Appel Paris, 13 mars 1963, *Revue critique*, 1963, p. 551 ss.

CASTEL, J. G., note sous l'arrêt Cour suprême de l'Etat de New York (Court of Appeals) Babcock v. Jackson, 9 mai 1963, *Revue critique*, 1964, p. 294 ss.

CLAEYS, CH. E., L'assurance obligatoire de la responsabilité des accidents automobiles, Législation française et étrangère, 1962.

CONARD, A. F., MORGAN, J. N., PRATT JR., R. W., VOLTZ, CH. E., et BOMBAUGH, R. L. (editor), Automobile Accidents Costs and Payments Studies in the Economics of Injury Reparation, Ann Arbor, *The University of Michigan Press*, 1965.

DALCQ, R. O., Article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation, *Journal des Tribunaux* (Belgique), septembre 1965, vol. 80, p. 497.

DIRCKX DE CASTERLÉ, J. L., L'article 1382 du Code civil et les accidents de la circulation, *Journal des Tribunaux* (Belgique), octobre 1965, p. 573 ss.

DRION, The lex loci in retreat, *Mélanges Riese*, 1964, p. 225 ss.

EMMERING, E., Het een en ander over Duits verkeersrecht, *NJB*, 1963, p. 253 ss.

ERADES, L., Het auto-ongeval in het internationaal privaatrecht, *Verkeersrecht*, mai 1960, No 5.

FOSSEREAU, J., Incidence de la faute de la victime sur le droit à réparation de ses ayants cause agissant à titre personnel, *Revue trimestrielle de droit civil*, janvier-mars 1963.

GOLDMAN, B., note sous l'arrêt Tribunal grande instance Seine, 11 février 1961, *Clunet* 1962, p. 1008.

GOLDMAN, B., note sous les arrêts Cass. civile, 20 mars 1962 et tribunal grande instance Seine, 29 mars 1963, *Clunet* 1964, p. 100 ss.

GOLDMAN, B., note sous les arrêts Cour d'Appel Paris, 13 mars 1963 et 2 octobre 1963, *Clunet* 1964, p. 103 ss.

GOLDMAN, B., note sous l'arrêt Tribunal grande instance Metz, 23 octobre 1964, *Clunet* 1965, p. 405.

GOLDMAN, B., note sous l'arrêt Tribunal grande instance Seine, 29 mars 1963, *Clunet* 1964, p. 100.

GOLDMAN, B., note sous l'arrêt Cour d'appel Paris, 30 juin 1964, *Clunet*, 1965, p. 110 ss.

HAUSS, F., Haftpflichtschutz des Kraftfahrzeuginsassen in der neueren Rechtsprechung, *Mélanges Möhring*, 1965, p. 345 ss.

HELLNER, J., Tort Liability and Liability Insurance, *Scandinavian Studies in Law*, Stockholm University Faculty of Law, 1962, 6, p. 131 ss.

JAUFFRET, C., La responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles (Etude Comparée de droit espagnol, italien et français), Paris 1965.

JESSURUN D'OLIVEIRA, H. U., Internationale verkeersongelukken, Amsterdam, 1965.

KEETON, E. et O'CONNELL, J., Basic Protection for the Traffic Victim. A Blueprint for Reforming Automobile Insurance, Boston et Toronto, 1965.

LAGARDE, P., note sous l'arrêt Cour d'Appel Paris, 2 octobre 1963, *Revue critique*, 1964, p. 334.

LESERVOISIER, Y., La responsabilité civile résultant du transport gratuit des personnes en droit français et en droit anglais, Paris 1966.

MARTY, G., La responsabilité en question, *Revue droit contemporain*, 1966, 1, p. 79 ss.

MORRIS, J. H. C., note sous l'arrêt Babcock v. Jackson, *Law Quarterly Review* 1963, p. 484.

NOVA, R. DE, Appunti sull'illecito civile in diritto internazionale privato comparato, *Comunicazioni e Studi*, vol. IV, 1952, p. 7 ss.

NONAY, PH., Action directe et inopposabilité des exceptions, *Annales de la Faculté de droit de Liège*, 1963, p. 61 ss.

OFTINGER, C., Evolution de la responsabilité civile et de son assurance dans la législation suisse la plus récente, *Mélanges Savatier*, Paris, 1965, p. 723 ss.

PRÖLSS, E. R., Kraftfahr-Haftpflichtschäden im Zeichen der action directe, *Neue-Juristische Wochenschrift*, September 1965, p. 1737 ss.

PRÖLSS, E. R., International-rechtliche Aspekte der Kraftfahr-Haftpflichtversicherung, 1957.

SAVATIER, R., Surabondance des débiteurs de réparation autour de la victime d'accident et l'enchevêtrement de leurs dettes, *Foro Italiano*, novembre 1962, p. 129 ss.

SAVATIER, R., Comment repenser la conception française actuelle de la responsabilité civile? *Recueil Dalloz*, chronique, 1966, p. 149 ss.

SAVATIER, R., A propos du «projet Tunc», *Recueil Dalloz*, chronique, 1967, p. 1 ss.

SIMON, M., La responsabilité civile de l'automobiliste: proposition de réforme et discussions, *Il diritto dell'economia*, 1965.

SLAGTER, W. J., Enige vragen van Nederlands internationaal privaatrecht met betrekking tot verkeersongelukken in het buitenland, *Verkeersrecht*, Nos 5-8, 1961.

STARCK, B., Les rayons et les ombres d'une esquisse de loi sur les accidents de la circulation, *Revue trimestrielle de droit civil*, octobre-décembre 1966, p. 41 ss.

TUNC, A., La sécurité routière. Esquisse d'une loi sur les accidents de la circulation, Paris 1966.

TUNC, A., Le projet de loi sur les accidents de la circulation des professeurs Keeton et O'Connell, *Revue internationale de droit comparé*, 1966, 2, p. 439 ss.

VANDERELST, note sous l'arrêt Cass. belge, 17 mai 1957, *Clunet* 1957, p. 192.

WALEFF, F., A propos du projet Tunc, *Journal des Tribunaux* 1966, p. 417.

WAUTIER, J., L'assurance automobile obligatoire, Bruxelles, 1957.

WEBB, P. R. H., The conflict of laws and the English Fatal Accidents Acts, *The Modern Law Review*, 1961, No 4.

Questionnaire à l'intention des Gouvernements

Document préliminaire No 2 de janvier 1967

I Champ d'application matériel de la Convention

Première question:

La Convention projetée devra-t-elle contenir:

- a* des règles sur la loi applicable,
- b* des règles sur la compétence judiciaire, ainsi que sur la reconnaissance et l'exécution des décisions?

Deuxième question: (cf. rapport Nos 5 à 58)

La Convention doit-elle s'appliquer à l'ensemble des actes illicites ou se borner à certains d'entre eux?

Troisième question: (cf. rapport Nos 59 à 63)

En ce dernier cas, quels actes illicites devraient être retenus pour faire l'objet d'une convention?

Quatrième question: (cf. rapport No 65)

Sied-il de prévoir une convention traitant en tout état de cause des accidents de la circulation?

Cinquième question: (cf. rapport No 66)

Si cette solution est retenue, qu'entendre par l'expression «accidents de la circulation»:

- a* en ce qui concerne les *moyens de locomotion* (véhicules automoteurs, autres véhicules, vélos, skis, animaux),
- b* en ce qui concerne les *personnes intéressées* (auteurs du dommage victimes),
- c* en ce qui concerne le *lieu de l'accident* (voie publique, place de camping, terrains industriels, complexes portuaires, etc.)?

II Système général d'une convention sur les conflits de lois et de juridictions

A LOI APPLICABLE

1 Choix de la loi applicable

Sixième question: (cf. rapport Nos 71 à 81)

La Convention projetée doit-elle prévoir l'application, *en règle générale*:

- a* de la loi du lieu de l'acte (*lex loci actus*),
- b* de la «loi de la relation sous-jacente» (the proper law of the tort),
- c* de la loi du for,

Questionnaire submitted to the Governments

Preliminary Document No 2 of January 1967

I Scope of the Convention

Question 1 –

Should the draft Convention contain –

- a* rules governing the applicable law,
- b* rules governing jurisdiction, and also rules governing the recognition and enforcement of decisions?

Question 2 (See Nos 5-58 in the Report) –

Should the Convention deal with the whole field of torts, or should it be limited to deal only with certain topics in the field of torts?

Question 3 (See Nos 59-63 in the Report) –

If it is considered desirable to deal only with certain topics in the field of torts, which torts should come within the ambit of the Convention?

Question 4 (See No 65 in the Report) –

Is it considered desirable to draft a convention dealing, in any event, with the particular case of road accidents?

Question 5 (See No 66 in the Report) –

If question 4 is answered in the affirmative, what is meant by 'road accidents' –

- a* as regards the *means of transport* (motor vehicles, other vehicles, bicycles, skis, or animals),
- b* as regards the *interested parties* (tortfeasors, victims),
- c* as regards the *place of the accident* (public roads, camping sites, industrial or harbour by-ways, etc.)?

II The general system of a convention on the conflict of laws and conflict of jurisdictions

A APPLICABLE LAW

1 Choice of applicable law

Question 6 (See Nos 71-81 in the Report) –

Should the draft Convention, *as a general rule*, prescribe the application of –

- a* the law of the place of the commission of the tort (*lex loci actus*),
- b* the proper law of the tort,
- c* the law of the court seised of the proceedings (*lex fori*),

d d'une autre loi, par exemple de la loi de l'Etat d'immatriculation du véhicule?

Septième question:

La loi déclarée applicable selon la Convention exclut-elle l'application, par le tribunal saisi, de toute autre loi, notamment de la *lex fori*.

Huitième question: (cf. rapport Nos 89 à 91)

Si la Convention consacre l'application de principe de la loi du lieu de l'acte, quel serait le critère à adopter pour résoudre les difficultés que soulèverait, en matière d'accidents de la circulation, la détermination exacte de cette loi?

Neuvième question: (cf. rapport Nos 82 à 88)

Si la Convention consacre l'application de principe de la loi du lieu de l'acte, conviendrait-il de prévoir un assouplissement à ce principe, en faisant appel au contexte social dans lequel l'événement est enraciné?

Dixième question: (cf. rapport Nos 82 à 88)

De quelle manière s'agirait-il de prévoir un aménagement, total ou partiel, de la *lex loci actus*:

a en la remplaçant, le cas échéant, par la loi de la *nationalité commune* (et de la *résidence habituelle commune*) des parties, au cas où celles-ci constituent un groupe homogène (par exemple le cas de deux amis suisses [habitant la Suisse] dont l'un attaque l'autre en réparation du dommage à lui causé à la suite d'un accident survenu en France au cours d'un voyage entrepris ensemble),

b en la remplaçant, le cas échéant, par la loi de la *résidence habituelle commune* des parties, au cas où elles constituent un groupe homogène (même hypothèse que précédemment, mais il s'agirait par exemple de deux amis, respectivement hollandais et français, habitant tous les deux la Suisse),

c en la remplaçant, le cas échéant, par la loi de la *nationalité commune et de la résidence habituelle commune* des parties, même si celles-ci ne constituent pas un groupe homogène (par exemple, le cas d'une collision survenue à Vienne entre deux voitures pilotées par des Suisses habitant en Suisse),

d en la remplaçant, le cas échéant, par la loi de la *résidence habituelle commune* des parties, même si celles-ci ne constituent pas un groupe homogène (par exemple, le cas d'une collision survenue à Stockholm entre deux voitures pilotées respectivement par un Français et un Allemand habitant tous deux la Suisse),

e en la remplaçant, le cas échéant, par la loi de la *nationalité commune* des parties, même si celles-ci ne constituent pas un groupe homogène (par exemple, le cas d'une collision survenue à Rome entre deux voitures pilotées par des Suisses dont l'un habite Paris et l'autre Amsterdam),

f en la remplaçant, le cas échéant, dans les relations entre voyageurs et transporteurs, par la loi du *siège de l'entreprise de transport* en cas de voyage organisé, quelle que soit la nationalité ou le domicile des participants, à condition que le point de départ ou d'arrivée du voyage organisé soit situé dans l'Etat du siège de cette entreprise (par exemple, le cas d'une entreprise de transport suisse organisant un voyage en Grèce avec point de départ ou d'arrivée à Zurich),

g en la remplaçant, le cas échéant, par la loi du lieu

d another law, e.g. the law of the State in which the vehicle has been registered?

Question 7 –

Would the law applicable under the Convention automatically exclude the application of any other law, particularly the *lex fori*, by the court seised?

Question 8 (See Nos 89-91 in the Report) –

If the Convention were to sanction, as a rule, the application of the law of the place of the commission of the tort, which criterion should be adopted to resolve the difficulties arising in connection with the precise determination of this law, where road accidents are concerned?

Question 9 (See Nos 82-88 in the Report) –

If the Convention were to sanction, as a rule, the application of the law of the place of the commission of the tort, is it desirable to permit a certain flexibility in the application of this principle, by taking into account the social environment in which the dispute is embedded?

Question 10 (See Nos 82-88 in the Report) –

In which cases should a total or partial modification of the principle of the *lex loci actus* be envisaged, and in what ways –

a by replacing it by the law of the *common nationality* (and the *common habitual residence*) of the parties, when they constitute an homogeneous group (e.g. the case of two Swiss friends [resident in Switzerland], in which one sues the other for the injuries he has suffered in an accident occurring in France during a trip which the parties took together),

b by replacing it by the law of the *common habitual residence* of the parties, when they constitute an homogeneous group (this hypothesis is the same as in a, except that here the example would be that of two friends, one Dutch and the other French, who both reside in Switzerland),

c by replacing it by the law of the *common nationality and the common habitual residence* of the parties, even if they do not constitute an homogeneous group (e.g. the case of an accident occurring in Vienna between two vehicles both driven by nationals and residents of Switzerland),

d by replacing it by the law of the *common habitual residence* of the parties, even if they do not constitute an homogeneous group (e.g. the case of an accident occurring in Stockholm between two vehicles, one driven by a Frenchman, the other by a German, both resident in Switzerland),

e by replacing it by the law of the *common nationality* of the parties, even if they do not constitute an homogeneous group (e.g. the case of an accident occurring in Rome between two vehicles driven by Swiss nationals, one resident in Paris, and the other in Amsterdam),

f by replacing it, in the relations between travellers and transporters, by the law of the *seat of the transporter* in the case of organized travel, whatever the nationality or the habitual residence of the participants, on the condition that the point of departure or of return of the arranged trip is within the State of the seat of this transporter (e.g. the case of a Swiss transporter arranging a trip to Greece with a point of departure or of return in Zurich),

g by replacing it by the law of the place in which the

où sont nés les *rapports particuliers entre l'auteur du dommage et la victime*, rapports qui sont à l'origine de la situation de fait existant au moment de l'accident?

Onzième question:

Lorsque, dans les cas prévus à la dixième question, l'accident a lésé en outre des tiers, convient-il alors d'en revenir à l'application pure et simple de la *lex loci actus* à l'ensemble des personnes impliquées dans l'accident?

Douzième question:

Si tel n'est pas le cas, l'aménagement de la *lex loci actus* prévu à la dixième question s'étendra-t-il aux seules personnes domiciliées dans le même pays étranger (et éventuellement ressortissantes de ce même Etat), ou bien également aux tiers impliqués dans l'accident?

Treizième question:

Si la Convention consacre l'application de principe de la «loi de la relation sous-jacente» (the proper law of the tort), dans quel sens faut-il entendre le principe de la «proper law of the tort»:

- a comme donnant compétence à la loi de l'Etat dans lequel l'acte illicite est socialement enraciné,
- b comme donnant compétence à la loi de l'Etat dont l'intérêt majeur à résoudre le problème est reconnu en l'espèce,
- c comme donnant compétence à une autre loi?

2 Domaine de la loi applicable

Quatorzième question: (cf. rapport Nos 93 et 94)

Dans une convention qui consacrerait l'application de principe de la loi locale, conviendrait-il de faire une distinction entre la *responsabilité de l'auteur du dommage, soumise à la lex loci actus, et la responsabilité éventuelle de son commettant ou du propriétaire du véhicule*, de sorte que cette dernière puisse dépendre d'une autre loi?

Quinzième question: (cf. rapport No 95)

Dans une convention qui désignerait la loi applicable, siérait-il de préciser *expressément* que celle-ci s'applique également:

- à la réparation du dommage moral,
- au rôle de la *faute concomitante* de la victime dans l'évaluation du montant de la réparation?

Seizième question:

Dans une convention qui désignerait la loi applicable, quelle solution adopter en cas de *concours de responsabilités*, délictuelle et contractuelle?

Le demandeur pourrait-il agir à son choix sur la base de chacune des lois applicables?

Dix-septième question: (cf. rapport Nos 96 à 98)

Dans une convention qui désignerait la loi applicable, comment définir les parties à l'*action en responsabilité*, notamment dans les cas suivants:

- a quelle loi s'appliquera à la question de savoir si l'action peut être intentée par les ayants cause de la victime, à titre d'héritiers,
- b quelle loi s'appliquera à la question de savoir si l'action peut être intentée par les ayants cause de la victime, à titre personnel, pour obtenir réparation du dom-

particular relationship between the tortfeasor and the victim is seen to have initially arisen, this relationship consequently being the basis of the factual situation prevailing at the time of the accident?

Question 11 –

If, in the cases set out in question 10, the accident causes damage to third parties, should there then be a preference for the straightforward application of the *lex loci actus* to the claims of *all* persons involved in the accident?

Question 12 –

If the answer to question 11 is in the negative, should the modification of the *lex loci actus*, in the cases considered in question 10, apply only to persons habitually resident in the same foreign country (and possibly nationals of the same State), or should it apply equally to third parties involved in the accident?

Question 13 –

If the Convention sanctions, as a rule, the application of the proper law of the tort, how should this principle be interpreted –

- a as prescribing the application of the law of the State in which the tort is socially embedded,
- b as prescribing the application of the law of the State, which has the recognized greatest interest in resolving the problem in the particular case,
- c as prescribing the application of some other law?

2 Scope of the applicable law

Question 14 (See Nos 93 and 94 in the Report) –

If the Convention sanctions, as a rule, the application of the *lex loci actus*, should there be a distinction drawn between the *liability of the tortfeasor*, which would be submitted to the *lex loci actus* and the *liability of his principal ('commettant') or of the owner of the vehicle*, if any, which might be governed by another law?

Question 15 (See No 95 in the Report) –

In a convention on the applicable law, is it thought desirable to provide expressly that this law applies also –

- to the award of damages for 'dommage moral',
- to the role of contributory negligence on the part of the victim in the mitigation of damages?

Question 16 –

In a convention on the applicable law, which solution should be adopted for cases in which claims are made against the defendant in both tort and contract?

Could the plaintiff have a free choice as regards these applicable laws?

Question 17 (See Nos 96-98 in the Report) –

In a convention on the applicable law, how should the parties to the proceedings be defined, particularly in the following cases –

- a which law should be applied to ascertain whether an action could be brought by the descendants of the victim by virtue of their *hereditary entitlement* to this chose in action,
- b which law should be applied to ascertain whether an action could be brought by the descendants of the victim by way of a *personal right of action*, in order to

mage à eux causé par «ricochet» à la suite du décès de la victime,

c quelle loi s'appliquera au problème de la *transmissibilité* passive aux héritiers de l'obligation de réparer incombant au défunt?

Dix-huitième question: (cf. rapport, No 99)

Est-ce que la loi applicable peut être remplacée par une autre, lorsque la victime ou ses ayants droit se portent partie civile dans le procès pénal?

Dix-neuvième question: (cf. rapport No 100)

Faut-il considérer comme touchant au fond de la responsabilité, ou au contraire à la procédure:

- les *limitations légales* de la responsabilité,
- la *charge de la preuve* et les *présomptions*,
- la *prescription* de l'action en réparation?

Vingtième question: (cf. rapport Nos 101 à 103)

L'action directe de la victime contre l'assureur de l'auteur du dommage doit-elle dépendre de la loi régissant la responsabilité de ce dernier?

Vingt-et-unième question: (cf. rapport No 104)

La *subrogation*, légale ou conventionnelle, de l'assureur aux droits de la victime contre l'auteur du dommage doit-elle dépendre de la loi régissant la responsabilité de ce dernier, ou au contraire de la loi régissant le contrat d'assurance passé par l'auteur du dommage?

3 Rapport entre la Convention et le système actuel de l'assurance obligatoire (carte verte)

Vingt-deuxième question: (cf. rapport Nos 105 et 106)

Le système actuel de l'assurance obligatoire (*carte verte*) assorti, le cas échéant, d'un *Fond commun de garantie* est-il suffisant?

Vingt-troisième question: (cf. rapport No 107)

Convendrait-il d'adopter un système de dédommagement de la victime qui fasse abstraction, totalement ou partiellement, de la responsabilité de l'auteur du dommage ou qui consacre une responsabilité indépendante de toute faute?

B COMPÉTENCE JUDICIAIRE, RECONNAISSANCE ET EXÉCUTION DES JUGEMENTS

Vingt-quatrième question: (cf. rapport No 108)

La Convention doit-elle indiquer une compétence unique ou plusieurs compétences, soit concurrentes, soit subsidiaires?

Vingt-cinquième question: (cf. rapport No 108)

Si on admet plusieurs compétences, lesquelles devraient être retenues, en plus de la compétence naturelle du tribunal de la résidence habituelle du défendeur:

- a le tribunal du lieu de l'accident,
- b le tribunal du siège de l'assureur (en cas d'action directe) ou le tribunal du siège du «Handling Bureau»,
- c un autre tribunal?

Vingt-sixième question: (cf. rapport No 109)

Convient-il de prévoir le for des codéfendeurs?

obtain compensation for the injury caused to them indirectly by the death of the victim,

c which law should be applied to ascertain whether an action could be brought for compensation against the descendants of the deceased tortfeasor in an accident?

Question 18 (See No 99 in the Report) –

Could the applicable law be replaced by another law, if the victim or his descendants introduce the civil claim in the course of criminal proceedings?

Question 19 (See No 100 in the Report) –

Should the following matters be characterized as pertaining to substance, or to procedure –

- the legal limitations on liability,
- the *burden of proof* and the *presumptions* of law,
- the time-limitation on actions in damages?

Question 20 (See Nos 101-103 in the Report) –

Should the *direct action* of the victim against the insurer of the tortfeasor be governed by the law regulating the liability of the tortfeasor?

Question 21 (See No 104 in the Report) –

Should the legal or contractual subrogation of the rights of the victim against the tortfeasor for the benefit of the insurer be governed by the law regulating the liability of the tortfeasor, or by the proper law of the contract of insurance?

3 The relation of the Convention to the present system of obligatory insurance ('green card')

Question 22 (See Nos 105 and 106 in the Report) –

Is the present system of obligatory insurance ('green card') possibly combined with the 'fonds commun de garantie' adequate to deal with the problem?

Question 23 (See No 107 in the Report) –

Is it desirable to adopt a system of compensation for the victim which would disregard, either totally or partially, the liability of the tortfeasor, or which would sanction the principle of liability without fault?

B JURISDICTION, RECOGNITION AND ENFORCEMENT OF JUDGMENTS

Question 24 (See No 108 in the Report) –

Should the Convention select one particular ground of jurisdiction, or several grounds, either equally valid ('compétences concurrentes'), or set out in an hierarchical order of validity ('compétences subsidiaires')?

Question 25 (See No 108 in the Report) –

If several jurisdictions are to be admitted – in addition to the jurisdiction of the court of the habitual residence of the defendant – which jurisdictions should be selected –

- a the court of the place of the accident,
- b the court of the seat of the insurer (in the case of the direct action) or the court of the seat of the 'Handling Bureau',
- c another court?

Question 26 (See No 109 in the Report) –

Should a forum be provided where co-defendants (joint tortfeasors and several tortfeasors) may be sued?

Vingt-septième question: (cf. rapport No 109)

Convient-il de permettre à la victime, au cas où elle bénéficie de l'action directe contre l'assureur, d'attaquer ce dernier, conjointement avec le défendeur, au domicile de celui-ci?

Vingt-huitième question:

La liste des compétences prévues dans la Convention est-elle *limitative*, de sorte que les Etats contractants ne pourront plus maintenir d'autres bases de compétence?

Vingt-neuvième question:

La liste des compétences prévues dans la convention est-elle *impérative*, de sorte que les Etats contractants seront obligés de mettre à la disposition des parties les fors consacrés par la Convention?

Question 27 (See No 109 in the Report) –

Should the victim be allowed, in the case where he would benefit from a direct action against the insurer, to implead the insurer jointly with the defendant at the court of the domicile of the defendant?

Question 28 –

Should the list of grounds of jurisdiction laid down in the Convention be *exclusive*, so that the Contracting States would not be able to maintain the validity of any other grounds of jurisdiction?

Question 29 –

Should the list of grounds of jurisdiction laid down in the Convention be *mandatory*, so that the Contracting States would be under an obligation to put the agreed grounds of jurisdiction at the disposition of any parties?

Réponses des Gouvernements au Document préliminaire No 2

Document préliminaire No 3 de septembre/octobre 1967

Allemagne

Question 1 –

As to a – The Federal Ministry of Justice, considering that it will hardly be possible for the States Members of the Hague Conference to unify within the next few years the substantive law of torts even in certain limited sectors, in principle welcomes the idea of drafting a convention on the law applicable to tortious acts. In this connection however, the Federal Ministry of Justice is proceeding from the expectation that such a convention will not prejudice the efforts being made for a unification of the substantive law. Provision should, moreover, be made for the system adopted in the Convention to leave room for further development in the field of private international law.

As to b – The Federal Ministry of Justice does not consider a certain development which has recently been observed, to be a happy one, i.e. the tendency to include in conventions on questions of private international law also rules concerning jurisdiction and the recognition and enforcement of court decisions, even if those conventions are confined to a special field only. Such special regulation tends to make the international situation in law with regard to the recognition and enforcement of foreign court decisions difficult to survey. For that reason, the German circles concerned have repeatedly and expressly declared themselves in favour of solving the question of international jurisdiction and of the recognition and enforcement of foreign court decisions by way of a general convention which is to apply to the entire civil and commercial law. Since a most comprehensive convention on the recognition and enforcement of foreign court decisions in matters coming under civil and commercial law has been elaborated at the Tenth Session of the Hague Conference on Private International Law in 1964 and at the Special Session in April 1966, and the Convention in its article 10 contains an extensive catalogue of the jurisdictions to be recognized and, in particular, in No 4 of article 10, also the *forum delicti commissi*, the German side does not consider it necessary or even desirable, to make separate rules for the field of tortious acts or even only for the tortious acts committed in connection with road accidents. The proposed Convention on the law applicable to torts should, therefore, not include the questions of jurisdiction or of the recognition and enforcement of court decisions.

Question 2 –

It has correctly been pointed out in the Memorandum accompanying the questionnaire of the Permanent Bureau, that at present the drafting of a convention covering the whole field of torts would meet with almost

insuperable difficulties. This follows, if from nothing else, from the great number of acts that come into question as torts and for which – as in each case the relative interests to be taken into account may be totally different – it will not be possible to find, as to the applicable substantive law, a uniform solution, or even a practicable one which is easy to survey. Special difficulties when drafting a general convention would also arise from the interlacement frequently existing between liability in tort and contractual claims or claims arising on the ground of unjustified enrichment and the resultant border-line problems. The same applies with regard to the interweaving, existing at least in certain national laws, of the law of torts and public law, as, for instance, in the case of labour law and social insurance law. When considering the question whether or not a general convention is desirable, it can, finally, not be left unconsidered that certain individual legal matters which have their roots in the law of torts, are still in a stage of development even in the national field and that they are, therefore, hardly suited for being dealt with in the proposed Convention. In the opinion of the German side, therefore, the idea of a convention covering the whole field of torts should not be pursued any further.

Questions 3 and 4 –

Out of the topics coming into question, the field of road accidents appears to the Federal Ministry of Justice to be at present the only one of interest for coming within the ambit of a convention, and also the only one promising to be realizable. In accordance with the suggestions made in the Memorandum, the proposed Convention should therefore be confined, at least for the time being, to this field.

Question 5 –

As to a – To make the parties or the means of transport who or which caused the damage the criterion for determining which law shall be applicable to 'road accidents', does not appear to be a happy solution. This would give rise to the danger that in the case of an accident involving, say, a motor vehicle and a bicycle, the Convention might be applicable to the one part of the entire complex whereas it might not be applicable to the other part. One uniform occurrence might thus become subject to diverging systems of law as a result of which the issues of liability might possibly not be solved satisfactorily. These difficulties will be avoided if the vehicle involved in the accident is taken as the criterion. In the view of the Federal Ministry of Justice, the Convention should be confined to accidents in which motor vehicles are involved, irrespective of whether or not they caused the accident. Thereby the most frequent cases with international elements would be largely covered and, in addition to this, such a restriction would enable the drafters to dispense with the further criteria mentioned under *b* and *c*. The concept of 'road accidents' should, therefore, be defined in the Convention more precisely as 'accidents involving a motor vehicle' or 'accidents in connection with the use of a motor vehicle'.

As to b and c – If the term *c* 'road accidents' is defined along the lines mentioned in paragraph *a* above, it is not necessary in the opinion of the Federal Ministry of Justice to define it still further in any other way either by relating it to the parties concerned or by reference to the place where the accident occurred. Thus, as regards the place of the accident, the rules adopted in the Convention should be applicable regardless of whether the accident occurred on a public road or, for instance, on private land.

Question 6 –

The proposed Convention should prescribe that, as a general rule, the *lex loci delicti* should be applied. The criteria mentioned under *b* to *d* will have to be excluded.

Question 7 –

A convention on the law to be applied seems to be reasonable only if the law applicable under the Convention excludes, as a matter of principle, the application of any other law in particular that of the *lex fori*, by the court seized of the case.

Question 8 –

In the opinion of the German side, the place of wrong, as the connecting factor for a determination of the law to be applied, should be defined in two ways, namely –

a as the place of the accident, i.e. the place where the party in question was injured or the damage to property occurred (the place of injury);

b as the place of acting.

This alternative of applying either the law of the place of injury or that of the place of acting with a view to electing the law which is the most favourable one to the injured party, will probably satisfy the essential interests of the victims of traffic accidents best. It is, moreover, of certain importance also in the field of road accidents. In the case of traffic accidents, it is true, the place of injury and one of the places of acting will normally coincide. But it must be taken into account that in this field, in particular, there may be several places of acting, which may be situated in different States (as, for instance, in a case where a defective vehicle was negligently left to a third party who, owing to the defective condition of the vehicle, caused an accident abroad; or the case of a vehicle being left – negligently – to an unreliable third party who caused an accident abroad with the vehicle).

Question 9 –

The Federal Ministry of Justice also considers that the exclusive application of the law of the place of wrong (*lex loci delicti*) does in the last resort not constitute an entirely satisfactory solution. The proposed Convention should, therefore, provide in any case for a possibility of replacing the law of the place of wrong by the law of the social environment in which the dispute is embedded. The cases in which such a departure from the principle of the *lex loci delicti* is envisaged have been enumerated, probably completely, under question 10 of the questionnaire. The Federal Ministry of Justice believes, however, that the problems are still far too much in a state of flux and that it is therefore premature to make a binding choice from the modifications mentioned in question 10 and thereby to set up a uniform conflict rule which would be binding for all the States that will become Parties to the Convention. Instead of this, the Convention should contain merely a list of possible modifications of the *lex loci delicti* in the framework of which it should be open to the States Parties to the Convention – by availing themselves of the possibility of a reservation to be provided for in the Convention – to set up conflict rules of their own. This solution, it is true; would fall short of the aim aspired at, namely, the complete unification of the conflict rules, but it would in any case constitute considerable progress compared to the present situation in law. It would, moreover, have the advantage of leaving the door open for a further development of private international law within the limits shown in the Convention.

Question 10 –

If, contrary to the solution sketched out above in connection with question 9, the drafters of the Convention should contemplate providing for uniform rules on a replacement of the *lex loci delicti* by the law of the social environment in which the dispute is embedded, the Federal Ministry of Justice tends to the view that such a modification will be advisable in cases like those dealt with under *b* and *f* of question 10. It may also have to be considered whether for a departure from the *lex loci delicti*, the elements mentioned in *d* of question 10 may suffice instead of those contained in *b*.

Question 11 –

Where the prerequisites for a modification of the principle of the *lex loci delicti* are fulfilled with regard to only certain of the parties involved in the accident, the following cases will have to be distinguished –

a the prerequisites are not fulfilled with regard to each of several tortfeasors (who, in their turn, may also be victims);

b the prerequisites are not fulfilled with regard to all the victims.

In the case of *a* above, the accident will necessarily have to be dealt with uniformly under the *lex loci delicti* in order to guarantee a satisfactory solution of the problems of recourse arising among the tortfeasors. In the case of *b* above, on the other hand, a necessity for applying the principle of *lex loci delicti* is not apparent.

Question 12 –

If the prerequisites for a modification of the principle of the *lex loci delicti* are fulfilled only in relation to part of the victims (cf. question 10, paragraph *b* above), such a modification will have to be applied in relation to them, it is true; but as for the rest, the principle of the *lex loci delicti* will have to remain applicable.

Question 13 –

This question has been disposed of by the observations made on question 6 above.

Question 14 –

To the extent that under the Convention the *lex loci delicti* will be the relevant one for the consideration of tortious acts, the liability for acts committed by third parties (as, for instance, the liability of a principal) and the liability for things (as, for instance, the liability of the operator of a motor vehicle) will also have to be governed by the principle of the *lex loci delicti*.

Question 15 –

The Federal Ministry of Justice considers it desirable that the Convention should declare *expressis verbis* that the amount of damages and, in particular, the obligation to compensate non-pecuniary damage ('dommage moral') and also the consideration of possible contributory negligence on the part of the victim and its effect on the question of liability shall be determined by the system of rules applicable to the tortious act. It will be necessary in this connection to define more precisely the terms 'non-pecuniary damage' and 'contributory negligence on the part of the victim'. As to the concept of 'contributory negligence', this will have to include not only the victim's contributory negligence in the narrow sense, but also any of the circumstances for which he may be accountable, as, for instance, the danger inherent in the operation of a thing, or the negligence of his servants or of persons responsible for supervision for whose actions he has to answer.

Question 16 –

As far as the Convention is to deal at all with the problem of claims being made against the defendant both in tort and in contract, it should provide for a solution whereby that law shall remain applicable to each category of claim which governs the claim under general rules, that is to say, the plaintiff shall be able to make the claim in tort under the system of rules applicable to tortious acts and the contractual claim existing beside the claim in tort under the law governing the contract quite generally.

Question 17 –

As to a – The question who shall be entitled by virtue of hereditary entitlement to assert any claims of the victim's must, in principle, be determined by the system of rules governing succession *mortis causa*. This system also determines the position in law of the executor of an estate. But in the case of such a succession the conditions for, and the extent of, liability and also the question of the testator's entitlement to compensation at the time of his death will be determined by the system governing the tortious act. This system which is the relevant one with respect to the claim, and not the system regulating the succession *mortis causa* will be the proper one for considering, furthermore, whether or not an item of property can pass to the heir and, consequently, belongs to the estate (*cf.* in German law section 847, paragraph 1, sentence 2 of the Civil Code, according to which the claim for damages for 'dommage moral' does not pass to the heir unless it has been acknowledged by contract or an action on it is pending before a court).

As to b – For the question which law should be applied to ascertain whether an action can be brought by the victim's descendants who have suffered indirect damage through the victim's death, the system of rules regulating the succession is of no value. The question whether and if so, in what amount, in that case a claim for compensation lies, will have to be determined by the law regulating the tortious act. This principle must also apply to the right of action of any other indirectly injured party who is not expressly mentioned in question 17b.

As to c – The question which law should be applied to ascertain whether and if so, to what extent, descendants of the deceased tortfeasor are liable in compensation will have to be determined by the law of succession applicable in the given case.

Question 18 –

The fact that the victim or his descendants introduces, in the course of criminal proceedings, the civil claims to which he may be entitled by reason of the tortious act, cannot and must not allow the law applicable according to general principles to be replaced by any other law as, for instance, the *lex fori*.

Question 19 –

The matters mentioned in this question will have to be characterized as pertaining to substance and, must, therefore, be regarded as coming under the system of law regulating the tortious act.

Question 20 –

The Federal Ministry of Justice considers the solution suggested in the Memorandum to be appropriate, according to which the question of the admissibility of the *direct action* shall be determined by the law regulating the tortious act, whereas the extent of the insurer's liability shall be determined by the law regulating the contract.

The law applicable to the tortious act will also be applicable for determining how far a third-party-risk insurer's obligation to perform will continue vis-à-vis the victim in cases where, in relation to the insured party, the insurer is entitled to raise certain defences by virtue of which he is entitled to refuse performance. The same system will be applicable to the question how far in those cases an insurer who is exempt from performance, will be entitled to recover from the insured party any amounts paid by him and whether to that extent the victim's claim for damages against the insured party passes to the third-party-risk insurer.

Question 21 –

In the opinion of the Federal Ministry of Justice two cases will have to be distinguished here, namely –

a the case where the victim's claim against the tortfeasor passes to the tortfeasor's insurer against third-party-risks. Such a subrogation of rights will come into question only if under the relevant provisions of the system of law applicable to the tortious act the third-party-risk insurer remains obliged to pay to the victim, although in relation to the insured party he is exempt from performance (*cf.* question 20 above). In this case, the subrogation of the victim's claim should be governed by the law regulating the tortious act;

b the case where the victim's claim against the tortfeasor passes to an insurer with whom the victim is assured against personal risks and property risks and who pays to the victim the insurance sum agreed under the contract when the injury or damage occurs.

In this case, which will probably be of far greater importance and may be contemplated in the first line in question 21, the system of rules applicable to the insurance contract entered into by the victim and the insurer will have to be the connecting factor for determining which law shall be applicable to the subrogation of the claim.

Question 22 –

In the opinion of the Federal Ministry of Justice, the present system of the international insurance card has proved to be basically useful. The international insurance card safeguards that the foreign motorist on entering another country enjoys protection by insurance according to the legal provisions of the country he visits, and it saves him taking out a new insurance policy. It must be left to the national legislatures to see to it that the legal provisions on third-party-risk insurance for foreign motor vehicles will afford sufficient protection to the victims of road accidents within the country.

Question 23 –

If this question is regarded from the point of view of the German law, there does not appear to be an urgent need for a fundamental change of the system of compensation for victims of road accidents. As far as the question is aimed at a discussion of whether the liability for motor accidents should be detached from the principle of fault, we should like to observe that in the Federal Republic of Germany the present system of liability is already making allowance for this in that the operator of a motor vehicle in accidents caused by a defect of the motor vehicle or by a failure in the functioning of the motor vehicle is liable in damages without being allowed any defences and that in all other cases he can exonerate himself only by proving that the accident was due to an 'inevitable event'. A system which, by going beyond this, would leave entirely out of consideration the question of liability under civil law in connection with the compensation of traffic accidents,

could give satisfactory results only if incorporated in an insurance system which has almost the character of the social insurance. The great number of very difficult problems of legal and commercial policy which would arise in connection with such a solution makes it appear necessary to the Federal Ministry of Justice to advise against a consideration of this complex of questions within the framework of the proposed Convention on tortious acts.

Questions 24 to 29 –

In view of the observations of a fundamental nature made on question 1, paragraph *b* above, the Federal Ministry of Justice may be allowed to abstain from commenting on these questions individually.

Danemark

Question 1, *a* and *b* –

The Convention should as far as possible contain rules governing the applicable law, governing jurisdiction, and governing recognition and enforcement of decisions; the latter rules, however, should be drawn up having regard to the draft Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters.

Question 2 –

The Convention should be limited to deal only with certain special topics.

Question 3 –

A limitation to injuries caused by road accidents can be accepted. It may be considered, however, to extend the scope of the Convention to other typical forms of cases where a person by physical means has suffered bodily injury or an object (a thing) has been physically damaged or injured, but only if this does not complicate the provisions of the Convention or increase the difficulties in delimiting its ambit.

Question 4 –

In consequence of the increasing number of road accidents affecting more than one judicial system, it must be considered expedient to regulate the questions concerning conflict of laws (including procedural questions) relating to such accidents by a convention. The system of green insurance cards and the European Convention of 20th April 1959 on Compulsory Insurance Against Civil Liability in Respect of Motor Vehicles do not render such a convention superfluous, and the possibility of harmonizing the national rules of substance governing damages in the case of road accidents must be considered doubtful.

On the other hand, it is desirable for the work of the Hague Conference to be co-ordinated to the greatest extent possible with the examination of the possibilities of harmonizing the rules of substance which the Council of Europe has decided to carry out.

Question 5 –

The definition of 'road accidents' should be made as wide as possible, both as regards the means of transport, the interested parties, and the place of the accident. Limitations should be made only where this is considered necessary in order to avoid particularly difficult questions or otherwise to simplify the Convention.

Question 6 –

As a general rule, the Convention should prescribe the application of the *lex loci actus*.

Question 7 –

The rules of the Convention governing the applicable law should in this respect have the same validity as the general rules governing the conflict of laws of the Contracting Parties. Hence, the Convention should not prevent the parties from agreeing about the application of some other law, nor should it exclude the application of the *lex fori*, where no information is available on the content of the law applicable under the Convention.

Question 8 –

The problem, which will rarely arise in the case of road accidents and in practice is best solved through an evaluation of the circumstances in each particular case, should hardly be dealt with in the text of the Convention.

Question 9 –

Yes.

Question 10 –

- 1 The rules set out under *c-g* cannot be recommended.
- 2 The view underlying the rules of *a* and *b*, on the other hand, is acceptable, but it is not considered possible to draw up any precise rule of exception for such cases which at the same time is sufficiently flexible to lead to reasonable results in each particular case. We would therefore prefer that the rule of exception does not state a particular law instead of the *lex loci actus*, but leaves it to the court to choose the applicable law, having regard to the existing elements of connection. Particular importance is attached to such concrete weighing of the elements of connection in cases bordering on contractual liability (*cf.* in particular question 10*f*). In special cases, the court should probably also have power to depart from the *lex loci actus* only in part, e.g., so that this law is applied to the question of liability, while some other law is applied to the question concerning the extent of damages. It should be a precondition of applying the rule of exception both that, apart from the accident, there exists a quite special relationship between the parties, and that the circumstances of the case, apart from the place where the accident occurred, clearly indicate a particular, different judicial system.

Questions 11 and 12 –

The claim for damages of third parties should be considered under the *lex loci actus*. It should be left to the judge to decide if and to what extent the fact that the accident has caused damage also to third parties should imply that the mutual relationship between the two specially connected parties should be judged under the *lex loci actus*.

Question 13 –

'The proper law of the tort' should be interpreted as the law of the State to which the accident, having regard to all circumstances of the particular case, has its closest connection.

Question 14 –

No.

Question 15 –

The law laid down by the Convention should in principle apply also to these questions, but it is hardly necessary to provide so expressly. A positive and exhaustive enumeration of the questions to be covered by the applicable law is hardly possible, and the special mention of particular questions will always imply the risk of *conclusion a contrario*.

Question 16 –

The question does not seem quite clear. If the reference is to the situation where there are two different claims, it must be supposed that the choice of law should be made separately in respect of each claim. Contractual liability, however, should hardly be expressly dealt with in the Convention; so no special rules should be laid down for the case concerned.

If, on the other hand, there is only one claim, which may come within the rules governing contractual as well as non-contractual liability, there is a problem of qualification (characterization); but that problem, too, should probably not be dealt with in the Convention.

Question 17 –

a The question as to whether the plaintiff is entitled by virtue of an hereditary link, should of course be decided under the law determining the succession. It seems more doubtful whether the question concerning the right of the descendant to make a claim for damages should be decided under the law regulating the question of liability or under the law applicable to the succession. If the law otherwise applying to the question of liability contains a provision which in the interests of the tortfeasor limits the succession to the claim for damages of the descendant, that provision may be considered a tort rule and so be applicable to the action.

b The law which under the Convention is applicable to the action for damages.

c The law otherwise determining the succession.

Question 18 –

No.

Question 19 –

Legal limitations on liability for damages and the question of time-limitation should be decided under the law which pursuant to the Convention shall apply to the claims for damages.

As regards rules governing burden of proof, the same law should in any case apply to the special rules that might have been provided for traffic cases.

Question 20 –

Yes.

Question 21 –

Any action for recourse against the tortfeasor on the part of his third party liability insurance company should be decided under the law otherwise regulating the contract of insurance, in any case if the action is based on a stipulation made in the policy or on general rules of insurance law.

On the other hand, the question whether and to what extent the insurance company of the injured person or any others who, wholly or in part, have indemnified the injured person, have a derivative claim against the tortfeasor should be decided under the law applying to the liability of the tortfeasor.

Question 22 –

No.

All questions concerning the harmonization of the national rules of substance on liability for road accidents caused by motor vehicles should be left to other agencies, notably the Council of Europe and UNIDROIT; the harmonization efforts that are being made in this field however, will hardly render the work of the Hague Conference on the contemplated Convention concerning choice of law and jurisdiction superfluous.

Question 23 –

See the second paragraph of the reply to question 22.

Question 24 –

Several concurrent venues should be stated.

Question 25 –

The Convention should include the jurisdiction of the court of the place of the accident as co-ordinate with the court of the habitual residence of the tortfeasor, where the particular action is brought against the tortfeasor, or as co-ordinate with the court of the seat of the insurance company, its agency or 'Handling Bureau', where the action is brought only against the company, etc., by virtue of a rule on the injured person's direct action against the insurer.

Question 26 –

If question 27 is answered in the affirmative, there will normally be little need of a general rule on cumulative venues by reason of the common connection with the place of the accident. However, the question should be discussed in greater detail, account being taken of the solution that might be chosen in regard to questions 25, 28 and 29.

It should be added that the question concerning cumulation against several defendants whose courts of habitual residence are situated in different jurisdictions within the same country is presumed to be left to the national rules on procedure.

Question 27 –

Yes.

Question 28 –

The list should be exhaustive. On the other hand, this should not prevent the parties from making agreements as to the choice of court.

Question 29 –

In principle, the list should be mandatory. It is not possible, however, to take up any final decision on this question until the list is available.

Etats-Unis

Preliminary observations –

It seems questionable whether choice of law in torts is a field that is suitable for treatment in a convention. At least in the United States, the field is in a state of flux, and there is uncertainty and disagreement even with respect to basic principles. Any choice of law rules set forth at the present time in a convention may well deter helpful developments and are likely to be proved wrong in the light of further experience. Uncertainty, although always regrettable in the law, is less objectionable in the torts choice of law field than in others. This is because parties, at least in the case of negligent injuries, will rarely have any justified expectations to disappoint. In the nature of things, the parties will rarely give thought beforehand to the question of what law will be applied to determine their rights and liabilities in tort. Also it is doubtful whether liability insurers give any thought in setting their rates to the question of what law will be applied to govern the liability of their insureds.

In the United States, within the limits of constitutional due process of law, it is the law of the individual States, and not Federal law, which governs choice of law in torts. The same is true of assumption of jurisdiction.

Choice of law rules are not codified. The courts in the different States do not necessarily reach identical results in similar factual situations. As for assumption of jurisdiction, the law in most, if not all, States allows a lawsuit at the place of the accident.

The first Restatement of Conflict of Laws, which appeared in 1934 stated that, with minor exceptions, all substantive questions relating to the existence of a tort claim are governed by the local law of the 'place of wrong' which was said to be 'the State where the last event necessary to make an actor liable for an alleged tort takes place'. The 'last event' rule did not work well in all circumstances. Furthermore, in some much discussed decisions of recent years, courts did not look at the 'place of wrong' to find the law in given circumstances.

In the new Restatement – which is still in draft form – a new approach has been used. Torts are now said to be governed by the local law of the State which has the most significant relationship with the occurrence and with the parties, and the identity of the State of the most significant relationship in a given case will depend upon the precise issue, upon the kind of tort involved and upon a number of other factors.

The leading cases of recent years have been discussed amply in books and law reviews. An excellent summary of the decisions can be found in the chapters on 'Conflict of Laws' which appear in each volume of the 'Annual Survey of American Law' produced by New York University. Not all of the generalizations which have appeared abroad should be taken as proper statement of the law in the United States. It must be remembered that in a Common Law country, the law is not represented by scholarly endeavours to generalize but by the decided cases. The factual situation of the case has to be examined.

No movement exists in the United States for a general codification of choice of law rules. The National Conference of Commissioners on Uniform State Laws produced for the benefit of the States a uniform law on assumption of jurisdiction. The part here of interest reads: 'A court may exercise personal jurisdiction over a person, who acts directly or by an agent, as to a cause of action arising from the person's ... causing tortious injury by an act or omission in this State'.

Question 1 –

a Subject to the qualifications stated in the preliminary observations, the draft Convention should contain rules governing the applicable law.

b In order to eliminate the possibility of suit being brought in an improper forum, it would be wise to have the Convention enumerate the jurisdictions in which suit may be brought. Such jurisdictions should be: i the place where the injury occurred, provided that the defendant could reasonably have foreseen that the injury would occur in this place, ii the place of the defendant's conduct (if different), and iii the domicile of the defendant, if an individual, or the place of incorporation or principal place of business of the defendant, if a corporation. The Convention should also explicitly deny power to a jurisdiction to render an *in personam* judgment against a defendant on the ground that the jurisdiction a is the State of the plaintiff's nationality or domicile or b that a thing belonging to the defendant is situated within its territory.

The Convention should not deal with the enforcement of foreign judgments.

Question 2 –

The Convention should deal only with certain topics in the field of torts.

Question 3 –

It is suggested that the Convention should deal with products liability. This is an important area and is also one where the parties may, at least on occasion, give advance thought to the question of what law will be applied to determine their rights and liabilities in tort. Another possible topic would be defamation, particularly the question of what law determines liability for a multistate publication, as a radio broadcast, book, newspaper or magazine. The potential complications involved in this latter question are almost boundless. Much can be said in favour of seeking to alleviate these difficulties by a relatively simple rule. Still another possible topic would be unfair competition. This too is a complicated field and one that is largely unexplored. Perhaps investigation would show that at least certain aspects of this field could usefully be regulated by a convention. It is suggested that these three topics are better suited for treatment in a convention than road accidents.

Question 4 –

Road accidents are not thought to provide a suitable topic for treatment in a convention. At least in the United States, this segment of the torts choice of law field is in a particularly confused and uncertain state. Also this is an area where the parties are most unlikely to give advance thought to the question of what law will be applied to determine their rights and liabilities. Hence this is an area where there is little need for the certainty and predictability that a convention might bring.

It would be helpful if the Bureau Permanent could inform us whether a convention on traffic accidents would be favoured by the majority of European insurance companies.

Question 5 –

a A convention on road accidents should cover all means of transportation on roads – namely motor vehicles, bicycles, animals, etc. It is doubtful whether skis or similar equipment would normally be classified as a means of road transport.

b The Convention should cover the liabilities of tortfeasors to victims, of the insurance companies of tortfeasors to victims, of the masters or principals of tortfeasors to victims and of joint tortfeasors *inter se*.

c The Convention should be limited to accidents on roads that are open to the public.

Question 6 –

The Convention should prescribe application of the proper law to each of the issues involved. It should be made clear that different laws may govern different issues. So, for example, the question whether the defendant was proceeding at too great a rate of speed should, normally at least, be determined by the law of the place of conduct and injury. On the other hand, whether one spouse may be held liable to the other spouse in tort should be determined by the law of their domicile. What law governs the rights of a guest passenger against the driver may also present peculiar problems. The content of the relevant local law rules of the interested States should be given consideration in determining what law governs a particular issue.

Generally it may be said that, in the case of personal injuries, the law of the place of conduct and injury should be applied unless it should appear that the law of some other State is the proper law for the determination of the particular issue. In determining which is the proper law to determine a particular issue, the forum should give consideration to the following factors –

- a the needs of the interstate and international systems,
- b the relevant policies of the forum,
- c the relevant policies of other interested States and the relative interests of those States in the determination of the particular issue,
- d the protection of justified expectations,
- e the basic policies underlying the particular field of law,
- f certainty, predictability and uniformity of result, and
- g ease in the determination and application of the law to be applied.

Question 7 –

The Convention should forbid application of any law not specifically referred to. The Convention should, however, make clear that the law of the forum may be applied to determine matters that relate primarily to judicial administration in the procedural sense, as matters relating to service of process, pleading, the conduct of litigation, etc. See also the answer to question 19.

Question 8 –

If the Convention were to require application of the law of the place of the commission of the tort the governing law should usually be that of the place of injury. However, see answer to question 6 which discusses the issues which should be taken into account in modifying the law of the place of injury.

Question 9 –

There should be some flexibility. Account should be taken of the precise issue involved as well as of the domicile, nationality, etc. of the parties. See also answer to question 6.

Question 10 –

The governing law should depend, at least in part, upon the precise issue involved. So, for example, the law of the place of conduct and injury should usually at least be applied to determine whether the defendant's conduct was negligent or otherwise tortious. Almost certainly, for example, the law of the place of conduct or injury should be applied to determine whether the defendant was driving in excess of permissible speed limits or was otherwise violating the rules of the road. On the other hand, and also by way of example, questions of immunity (such as whether a charitable corporation is immune from liability for its torts and whether a similar immunity is enjoyed by one spouse as against the other or by a driver against a guest passenger) and questions relating to damages should frequently be determined by the law of one of the States mentioned in this question.

- a Yes, as to issues that are not properly governed by the law of the place of conduct and injury.
- b Yes, subject to the same proviso.
- c This is more doubtful and in any event is subject to the same proviso. Since in this situation there is no prior relationship between parties, there is perhaps a greater reason to apply the law of the State of conduct and injury. Consideration could be given to applying the law of the place of conduct and injury whenever it sets a higher standard than the law of the State of common nationality and common habitual residence.
- d Same answer as to question c.
- e No. The fact that the parties have a common nationality without more should rarely, if ever, have a decisive effect upon the choice of the applicable law in the area of torts.

f It is believed that the law of the seat of the relationship between travellers and transporters should frequently be applied in order that one law may govern their rights and duties during the course of a trip. The seat of this relationship will frequently be the place of departure. The seat of the transporter as such should not furnish the governing law.

g By and large, it is thought that the seat of a relationship is more important than the place where the relationship arose initially. Take the case of spouses who were married in State X but are nationals of State Y and make their home in Y. Or again take the case of a passenger who buys a ticket in State X for a trip by bus from State Y to State Z. In both of these instances, it would seem that Y has a better claim than X to be the State of the governing law.

The significance of a relationship may depend upon its particular nature. So, as stated above, it is believed that the law of the seat of the relationship between travellers and transporters should frequently be applied so that one law may govern their rights and duties during the course of the trip. Relationships of other sorts may not be of similar importance.

Question 11 –

No. There will not always be a compelling reason to have a single law govern the rights and duties of all parties involved.

Question 12 –

Modification of the law of the place of conduct and injury should, when appropriate, apply to all parties involved in the accident. There will be many situations where it will not be desirable to have a single law govern the rights and obligations of all parties involved.

Question 13 –

See answer to question 6.

Question 14 –

The law governing the driver's act should be applied if under this law the principal is vicariously liable for the torts of the driver. It may be that the principal should be held vicariously liable if he would be so liable under the law of his domicile, etc., even though he would not be so liable under the law governing the driver's act.

Question 15 –

The law governing questions relating to damages may well be different from the law governing other aspects of the tort. This would be especially likely to be true in the case of rules limiting recovery, as in the case of a rule denying recovery for 'dommage moral'.

The law governing the effect of contributory negligence should usually, at least, be the law of the place of conduct and injury.

Question 16 –

The plaintiff should have the option of suing in either tort or contract in situations where the defendant's tort also amounted to a breach of contract. In the United States at the present time, the same choice of law rules are generally applicable to both torts and contracts.

Question 17 –

All three of these questions should be determined by the proper law for the determination of the particular issue involved. The issues here involved do not concern standards of conduct, and hence there is no compelling reason why the law of the State of conduct and injury should be applied. When, for example, all of the parties

are domiciled in a given State, this State, rather than the State of conduct and injury, may be the State of the proper law. *Grant v. McAuliffe*, which is referred to on page 25 of the Report, is an example of a situation in which, it is believed, the law of the common domicile of the parties was correctly applied.

Question 18 –

No. No reason is apparent why a change in the applicable law should result from the fact that the plaintiff is free to seek civil relief in a criminal action.

Question 19 –

The law governing legal limitations on liability should be the proper law with respect to that particular issue. See the answer to question 6.

Non-rebuttable presumptions should always be characterized as substantive and governed by the otherwise applicable law. Rules relating to burden of proof and to rebuttable presumptions should be characterized as substantive when these rules are designed to affect the outcome of the case rather than to regulate the conduct of the trial. The forum should apply a rule of the State of the otherwise applicable law which is designed to affect the outcome of the case. An example of such a rule would be a statute which provides that the driver of an automobile shall be presumed to be the agent of the owner. On the other hand, the forum should apply its own rules relating to burden of proof and to rebuttable presumptions if the rules of the State of the otherwise governing law are designed primarily to regulate the conduct of the trial and hence should be characterized as procedural.

When the time-limitation of the forum is shorter than the time-limitation of the State of the otherwise applicable law, the time-limitation of the forum should be applied. This is because the State of the forum has an obvious interest in excusing its courts from hearing what it deems to be stale claims. On the other hand, the time-limitation of the State of the otherwise applicable law should be applied when it is shorter than the time-limitation of the forum.

Question 20 –

Whether the victim has a direct action against the insurer of the tortfeasor should be determined by the proper law of the tort. Usually this will be the law of the State where the injury occurred. On the other hand, whether the insurer is excused from liability by reason of the conduct of the insured, as that he failed to give the insurer prompt notice of the accident, should presumably be determined by the law which governs the insurance contract.

Question 21 –

It is thought that the insurer's right to subrogation should be determined by the proper law of the contract of insurance. Whether the insurer is entitled to subrogation is a question which affects primarily the interests of the insurer and of the insured.

Question 22 –

The 'green card' system is unknown in the United States. It would be helpful if the Permanent Bureau could provide us with a copy of a typical agreement between Bureaus providing for the repayment of indemnities (see No 97 in Report).

Question 23 –

It is thought that a question of this sort should not be dealt with in a convention directed to choice of law.

Question 24 –

The Convention should select several bases of jurisdiction, each of which would be of equal dignity.

Question 25 –

Yes. See answer to question 1 b.

Question 26 –

No. This would go beyond a convention dealing with a choice of law issues.

Question 27 –

Yes.

Question 28 –

See answer to question 1 b.

Question 29 –

Generally yes. The Convention should however, authorize a court to dismiss a suit on the ground of *forum non conveniens*.

Finlande

The Memorandum shows that the scope of violations against road traffic regulations is extremely wide. In this field there are cases in great numbers, to which regulations of civil law and law relating to procedure should be applied, and taking into consideration the intensity of present road circulation and the development of international communications, there are reasons to presume that they will increase from year to year. Considering the lenient character of the torts these cases can probably be easily solved criminally applying the *lex loci* principle. In practice questions of indemnity arising from these torts can be solved through negotiations and agreement between the insurance companies without a detailed examination and analysis of the torts. The Experts are however of the opinion that problems concerning this broad sphere of possible conflicts at law which each year becomes more important in everyday life, should be legally regulated on the international level.

On these grounds Finland considers it important that the possibility to conclude an international general agreement on circulation torts should be carefully studied, and the matter be taken up at the XIth Session of the Hague Conference on Private International Law. However to begin with the study should be limited to deal only with liability for damage caused in road accidents.

During the preliminary work it will be seen how large a scope of a general agreement can be agreed upon. All efforts should be concentrated on questions related to applicable law and jurisdiction. If these matters can be settled it may be possible to reach agreement also on recognition and enforcement of decisions.

So far no case law has been established in this field of international law, nor have these problems been the object of scientific analysis in the literature in Finland.

Due to the above-mentioned facts Finland has so far no possibility of expressing strong views on the different matters mentioned in the questionnaire, with the exception of questions 1–3. The answer to these is given above. However the Finnish Government hopes to be able to make its contribution in order to reach good results at the forthcoming Meetings.

1re question:

a La Convention doit assurément poser des règles sur la loi applicable.

b Si un accord est possible, des règles sur la compétence judiciaire seraient probablement souhaitables, bien que non indispensables pour que la Convention ait une utilité.

En revanche, il semble contre-indiqué d'aborder le problème de la reconnaissance et l'exécution des jugements: il n'y a en effet aucune nécessité de compliquer encore cette matière par des règles propres aux actes illicites, qui n'en appellent, semble-t-il, pas.

2e, 3e et 4e questions:

L'affirmation d'un principe concernant la responsabilité en général, le cas échéant assorti de certaines exceptions, paraît souhaitable.

Il est cependant raisonnable d'admettre que les accidents de la circulation constituent la matière sur laquelle l'entente serait la plus urgente et peut-être la moins difficile.

5e question:

La réponse à cette question requiert préalablement une discussion suivie en commission et semble devoir être, provisoirement, réservée.

6e question:

Si la Convention doit se limiter aux accidents de la circulation, il paraît possible et nécessaire d'affirmer l'application, en règle générale, de la loi du lieu de l'acte.

Les lois mentionnées sous les lettres *b*, *c* et *d* ne paraissent pas avoir grande chance de prévaloir. En effet la loi dite «de la relation sous-jacente» est imprécise. La loi du juge saisi dépend du choix par le demandeur entre les juridictions trop souvent simultanément compétentes dans divers pays. Enfin, la loi de l'Etat d'immatriculation du véhicule n'a qu'un lien trop lâche avec les faits.

7e question:

Il faut réserver la compétence de la loi du tribunal saisi sur les matières procédurales et de manière générale toutes les compétences de droit commun, telles que celle de la loi successorale pour la transmission active ou passive de l'action en réparation. Il ne paraît au demeurant pas nécessaire que la Convention le spécifie.

8e question:

Un des avantages d'une convention limitée aux accidents de la circulation serait sans doute que le lieu de l'acte ne prête guère, semble-t-il, à difficulté quant à sa détermination, le lieu de l'acte fautif étant le même que celui du dommage. Il se peut, sans doute, que la victime décède ailleurs des suites de l'accident, mais le dommage s'est tout de même réalisé au lieu de cet accident.

9e question:

L'assouplissement du principe, sans doute un peu rigide, de la loi du lieu de l'acte ne paraît pas, en effet, devoir être écarté. La difficulté consiste à trouver une formule juridique, c'est-à-dire susceptible d'application judiciaire aux cas particuliers avec une suffisante prévisibilité. Or, la formule du «contexte social» paraît, à cet égard, entièrement insuffisante.

10e question:

Un aménagement de la *lex loci actus* pourrait être accepté. Mais les propositions tendant à remplacer cette

loi par une autre devraient être formulées en des termes susceptibles d'application judiciaire; or, à cet égard, la notion de «groupe homogène» appellerait quelques précisions (voir dans *Batiffol*, *Traité*, 4e édition, No 559, les deux derniers alinéas et la note 6, page 606). Sous réserve des résultats d'un échange de vues au sein du groupe de travail, il semble préférable de s'en tenir aux dérogations les plus strictement formulées à la règle de principe¹, en particulier de requérir une communauté de nationalité et de domicile.

Il ne faut pas oublier, comme le *Mémoire* l'a d'ailleurs très judicieusement relevé (No 80), que la loi du lieu de l'acte sera probablement maintenue dans les relations entre l'auteur de l'accident et un piéton sans aucun rapport avec lui, alors que peut-être un passager de même nationalité aura été victime de la même faute.

Dans ces conditions, les propositions formulées sous les lettres *c*, *d* et *e* paraissent devoir être rejetées. Il n'y a pas de raison de traiter le Suisse qui entre en collision à Vienne avec une autre voiture selon deux lois différentes, suivant qu'il s'agira d'un Suisse ou d'un automobiliste d'une autre nationalité; cette différence est absolument fortuite. L'application de la loi suisse ne serait, semble-t-il, justifiée que si les deux parties plaident en Suisse acceptaient, l'une et l'autre, l'application de la loi suisse. Le cas envisagé sous la lettre *f* paraît dépendre de la responsabilité contractuelle et non pas de la responsabilité délictuelle. Il semble donc très naturel d'appliquer la loi du siège de l'entreprise de transport, puisque ce sera probablement cette loi que régira le contrat. Le cas envisagé sous la lettre *g* paraît défini avec trop d'imprécision.

11e et 12e questions:

On peut certes concevoir l'application de deux lois différentes à la responsabilité de l'automobiliste à l'égard des passagers et à l'égard des tiers. Mais il est toujours à craindre que des dissociations de ce genre ne révèlent un jour ou l'autre de graves difficultés. De toute manière, il ne faut pas oublier que la loi du lieu de l'accident devra nécessairement être consultée quant aux règles de la circulation.

13e question:

L'expression «enracinement social» ne paraît pas pouvoir constituer une formule juridique, au sens qui a été précisé plus haut. L'intérêt majeur d'un Etat en ces matières paraît aussi difficile à définir.

14e question:

On peut évidemment estimer que la responsabilité du commettant ou du propriétaire du véhicule doit dépendre d'une loi autre que celle qui est applicable à la responsabilité de l'auteur du dommage lui-même. Mais il est à craindre que si la Convention entre dans cette voie, elle soit amenée à préciser des notions, et notamment celles de la préposition, qui provoqueront de grandes difficultés, parce que liées au droit civil interne.

15e, 16e et 17e questions:

Il est certes tentant de répondre affirmativement à la 15e question et plus particulièrement au 2e tiret (faute concomitante de la victime). Mais la complexité des problèmes soulevés dans cette question et, plus encore, dans

¹ La Cour de cassation française vient d'affirmer dans un arrêt du 30 mai 1967 (*Gazette du Palais*, 11 juillet 1967) que «quelle que soit la nationalité des parties, loi compétente pour régir la responsabilité extra-contractuelle est la loi du lieu où le fait dommageable s'est produit». En l'espèce il s'agissait de l'accident causé en Allemagne par un Français à un passager également français qu'il transportait bénévolement. La solution n'est pas nouvelle: elle a déjà été donnée en 1948 et en 1963 (*Cf. Batiffol*, *Traité*, 4e Edit. No 558).

la 16e question conduit à se demander s'il ne serait pas expédient, provisoirement, de réserver l'examen de ces matières à la fin des travaux de la Commission. Les problèmes de la 17e question sont peut-être moins difficiles, bien que les solutions à proposer appellent, au préalable, tout comme pour les 15e et 16e questions, un échange de vues au sein du groupe. En tout état de cause, il reste évident que la Convention constituerait un progrès, même si, à cause de leur complexité, ces questions – et plus particulièrement la 16e – ne pouvaient être traitées.

18e question:

Il paraîtrait désirable d'affirmer que la loi compétente le reste même quand l'action en réparation est portée devant la juridiction répressive. La Cour de cassation de Belgique l'a admis et il y a de bonnes raisons en ce sens.

19e question:

Cette question appelle, en raison de sa complexité, la même observation que celle formulée à propos de la 16e question. Ces deux questions devront peut-être, finalement, «constituer un résidu» de problèmes non unifiés.

20e question:

La réponse affirmative est souhaitable, tout au moins quant à la recevabilité de l'action civile.

21e question:

En France, il n'existe, sur la question de la subrogation, aucune jurisprudence formée. Sous réserve des résultats d'un échange de vues sur ce problème, au sein de la Commission, l'application de la loi du contrat d'assurance paraît préférable.

22e question:

L'assurance obligatoire doit être complétée par l'institution d'un fonds de garantie.

23e question:

Le problème soulevé par cette question dépasse l'objet de la Convention.

24e question:

Plusieurs compétences concurrentes devraient être indiquées.

25e question:

Les solutions proposées aux alinéas *a* et *b* paraissent acceptables, sans qu'il soit utile, semble-t-il, d'ajouter une autre compétence, la multiplication des compétences possibles favorisant les risques de divergence des résultats (ordre public, influence de la loi procédurale...).

26e question:

Il peut paraître fâcheux d'introduire ici une dérogation au droit commun pour une matière qui ne l'appelle pas spécialement ou de rappeler une règle de droit commun, comme si les autres, non rappelées, étaient écartées.

27e question:

Il serait peut-être préférable d'abandonner ce problème aux règles procédurales du droit commun.

28e question:

La réponse requiert un échange de vues préalable au sein du groupe de travail.

29e question:

La réponse doit être affirmative.

Israël

The Israeli Government thinks it preferable to limit the scope of the Convention to motor vehicle accidents on public roads, so as to ensure, as far as possible, unanimity in acceptance of the proposed Convention. On the other hand, we think the Convention should apply to all interested parties, including victims, tortfeasors, persons vicariously liable (e.g. principals of the tortfeasors etc.), dependants of victims or successors of the parties as well as to insurers.

Japon

Ad question 1

La Convention en question doit contenir:

- a* non seulement des règles sur la loi applicable,
- b* mais des règles sur la compétence judiciaire, ainsi que sur la reconnaissance et l'exécution des décisions.

Ad question 2

Ladite Convention ne doit s'appliquer qu'à certains actes illicites.

Ad question 3

Trois sortes d'actes illicites pourraient être retenues pour faire l'objet de cette Convention.

Ces trois sortes d'actes illicites sont:

- a* les délits de la circulation routière,
- b* les délits en matière de concurrence déloyale,
- c* la responsabilité des fabricants pour leurs produits.

Le Gouvernement japonais, cependant, n'est pas nécessairement hostile à l'élaboration de la Convention traitant des accidents de la circulation.

Ad question 4

Il serait souhaitable de rédiger une convention traitant des accidents de la circulation.

Ad question 5

Par l'expression «accident de la circulation», on doit entendre:

- a* en ce qui concerne les moyens de locomotion, les véhicules automoteurs ou autres, à l'exclusion des vélos, des skis et des animaux,
- b* en ce qui concerne les personnes intéressées, les auteurs du dommage et les victimes,
- c* en ce qui concerne le lieu de l'accident, la voie publique seulement.

Ad question 6

En règle générale, la Convention doit prévoir l'application de la *lex loci actus*.

Ad question 7

La loi déclarée applicable selon la Convention exclut l'application de la *lex fori*.

Ad question 8

La loi du lieu de l'acte doit signifier celle du lieu du dommage. Mais, au cas particulier des accidents de la circulation routière, un conflit ne se présenterait pas entre la loi du lieu de l'acte fautif et celle du lieu du dommage.

Ad question 9

Il conviendrait de prévoir un assouplissement au principe de la loi du lieu de l'acte, en faisant appel au contexte social dans lequel l'événement est enraciné.

Ad question 10

La *lex loci actus* devrait être aménagée partiellement, *a* en la remplaçant, le cas échéant, par la loi de la nationalité commune (et de la résidence habituelle commune) des parties, au cas où celles-ci constituent un groupe homogène,

b en la remplaçant, le cas échéant, par la loi de la résidence habituelle commune des parties, au cas où elles constituent un groupe homogène,

c en la remplaçant, le cas échéant, dans les relations entre voyageurs et transporteurs en cas de voyage organisé, quelle que soit la nationalité ou le domicile des participants, à condition que le point de départ ou d'arrivée du voyage organisé soit situé dans l'Etat du siège de cette entreprise.

Ad question 11

Dans l'hypothèse prévue à la 10^e question, il serait insoutenable d'appliquer la *lex loci actus* purement et simplement à l'ensemble des personnes impliquées dans l'accident.

Ad question 12

La *lex loci actus* ne pourrait s'étendre aux tiers impliqués dans l'accident.

Ad question 13

La Convention ne doit pas consacrer l'application de principe de la «loi de la relation sous-jacente».

Ad question 14

Il ne faudrait pas faire une distinction entre la responsabilité de l'auteur du dommage et la responsabilité éventuelle de son commettant ou du propriétaire du véhicule.

Ad question 15

Il faudrait préciser expressément que la loi applicable qui est désignée par la Convention s'applique également à la réparation du dommage moral et au rôle de la faute concomitante de la victime dans l'évaluation du montant de la réparation.

Ad question 16

Le demandeur pourrait agir à son choix sur la base de chacune des lois applicables.

Ad question 17

Dans cette Convention,

a la loi successorale doit être reconnue compétente pour déterminer la qualité d'héritier, tandis que la transmissibilité de l'action sera régie par la *lex loci actus*,

b la loi locale serait applicable à la question de savoir si l'action peut être intentée par les ayants cause de la victime, à titre personnel,

c la loi successorale doit s'appliquer au problème de la transmissibilité passive aux héritiers de l'obligation de réparer incombant au défunt.

Ad question 18

La loi applicable ne peut être aucunement remplacée par une autre, lorsque la victime ou ses ayants droit se portent partie civile dans le procès pénal.

Ad question 19

Il faut considérer comme touchant au fond de la responsabilité:

- les limitations légales de la responsabilité,
- la charge de la preuve et les présomptions,
- la prescription de l'action en réparation.

Ad question 20

Il serait soutenable d'adopter la distinction faite par la Cour d'appel de Douai qui, tout en appliquant la *lex loci actus* à la recevabilité de l'action directe, n'en a pas moins eu recours à la loi du contrat d'assurance pour déterminer l'étendue et les obligations de l'assureur.

Ad question 21

La subrogation de l'assureur aux droits de la victime contre l'auteur du dommage doit dépendre de la loi régissant le contrat d'assurance passé par l'auteur du dommage.

Ad question 22

Aucune réponse.

Ad question 23

Aucune réponse.

Ad question 24

La Convention doit indiquer plusieurs compétences, soit concurrentes, soit subsidiaires.

Ad question 25

En plus de la compétence naturelle du tribunal de la résidence habituelle du défendeur, devraient être retenues:

- a* la compétence du tribunal du lieu de l'accident,
- b* la compétence du tribunal du siège de l'assureur (en cas d'action directe) ou du tribunal du siège du «Handling Bureau».

Ad question 26

Il conviendrait de prévoir le for des codéfendeurs.

Ad question 27

Il faudrait permettre à la victime, au cas où elle bénéficie de l'action directe contre l'assureur, d'attaquer ce dernier, conjointement avec le défendeur, au domicile de celui-ci.

Ad question 28

La liste des compétences prévues dans la Convention doit être limitative.

Ad question 29

Ladite liste doit être impérative.

Luxembourg

1^{re} question:

a oui

b non. Dans une matière aussi délicate, la désignation de la loi applicable paraît déjà très difficile. Si à ce premier objectif on devait encore rattacher la détermination de la compétence judiciaire et la réglementation relative à l'exécution des décisions, un accord pourrait se révéler problématique. Les impératifs de la sécurité juridique sont suffisamment satisfaits lorsqu'un même fait illicite est apprécié de tous les Etats d'après une seule et même loi. Il n'est pas absolument nécessaire de pré-

voir encore quel juge doit connaître du fait. Quant à la solution des problèmes relatifs à l'exécution des décisions rendues en la matière, leur place n'est guère dans le présent projet, mais plutôt dans la Convention générale sur la reconnaissance et l'exécution des décisions judiciaires.

2e question: la Convention devrait se borner à certains actes illicites.

3e question: faits de l'homme et des choses en cas d'accidents de la circulation.

4e question: oui.

5e question:

- a tous véhicules, vélos, animaux,
- b auteurs du dommage et victimes,
- c voie publique.

6e question:

- a oui,
- b non,
- c non,
- d non.

7e question: en principe, oui.

8e question: lieu où la faute a été commise.

9e question: oui.

10e question:

- a non,
- b oui,
- c non,
- d oui,
- e non,
- f non; dans ce cas il s'agit généralement de responsabilité contractuelle,
- g non.

11e question: non.

12e question: la loi applicable d'après la 10e question ne devra l'être que dans les relations entre les seules personnes résidant dans le même pays étranger; à l'égard des tiers, la *lex loci actus* devra rester applicable.

13e question: sans objet à la suite de la réponse à la question 6 b.

14e question: non, la responsabilité du commettant ou du propriétaire du véhicule étant la conséquence de la faute commise par l'auteur du dommage, il est logique que la loi applicable à la commission de l'acte illicite régie également les relations entre la victime et le responsable du fait d'autrui.

15e question: non. Cette précision est superflue, la loi déclarée applicable devant régir toutes les conséquences de la faute commise et donc nécessairement la détermination de la nature et de l'étendue du préjudice à réparer.

16e question: non, il ne s'agit pas d'une question de conflit de lois, mais d'une question de droit interne qui ne devra pas trouver sa solution dans le cadre de la présente Convention, laquelle n'a pas pour but d'établir des règles de droit uniforme.

17e question:

- a loi qui régit la succession de la victime,

b loi applicable à l'acte illicite; en principe la *lex loci actus*,

c loi qui régit la succession de l'auteur.

18e question: non, la même loi doit être appliquée quelle que soit la voie utilisée (il est vrai que la jurisprudence luxembourgeoise est en sens contraire).

19e question: ces dispositions doivent être considérées comme touchant au fond.

20e question: non, l'action directe de la victime contre l'assureur devrait être soumise à la loi régissant le contrat d'assurance.

21e question: la subrogation de l'assureur aux droits de la victime devrait également être soumise à la loi régissant le contrat d'assurance.

22e question: oui.

23e question: cette question est étrangère à l'objet de la Convention, que se propose d'établir des règles sur la loi applicable et non sur le contenu que cette loi devra avoir.

24e à 29e questions: sans objet à la suite de la réponse à la question 1b.

Norvège

I. The Ministry will first avail itself of the opportunity to correct the information on Norwegian private international law given in the Memorandum under 2. It is there stated that the theory of *lex loci actus (delicti)* prevails in Norwegian law.

This statement is grounded on the Norwegian (not Christiania – former name of Oslo) Supreme Court decision of December 15th 1905, printed in Norwegian Supreme Court Gazette (Norsk Retstidende, abbreviated Rt.) 1906, p. 165. It is true that the result of this decision was that the *lex loci actus (in casu German law)* was considered applicable to a collision between a Russian and a Norwegian vessel in the Kaiser Wilhelm Channel. Thus the question whether the Norwegian owner was responsible for the negligence of the German pilot on board the Norwegian vessel, was decided according to German law. However, a majority of the judges (4 out of 7) expressly stated that they founded their decision on a total view of all circumstances in the case (the proper law of the tort), while it was the minority who founded their decision on the theory of the *lex loci delicti*.

The majority view of 1905 was again applied in a unanimous Supreme Court decision in Rt. 1923, vol. II, p. 85, the 'Irma-Mignon'-case, which has had a vital impact on Norwegian private international law: in a collision between two Norwegian vessels in the British River Tyne, Norwegian law was applied in view of a total examination of all the circumstances of the case. As in the decision of 1905, the question in 1923 was what law governed the owner's responsibility for the pilot, and in 1923 this was decided according to Norwegian law.

Within the field of torts the same method was again used in a quite recent unanimous Supreme Court decision, Rt. 1957 p. 246. Norwegian law was here considered applicable in a case brought by a widow and her children against a Norwegian bus transporter on account of the death of a Norwegian passenger in a road accident in Sweden. The transportation contract was entered into in Norway, and the tour started from this country. There are, however, also examples of the courts having

applied the *lex loci actus*, as e.g. in Rt. 1938 p. 691: Road accident in Germany, in which a German motor cycle driver was hurt by a Norwegian car, decided according to German law.

(As for the question of limitation of shipowner's liability, this has been decided according to the law of the flag of the vessel, Rt. 1956, p. 1172 and 1958, p. 38.)

II Question 1 –

a Yes.

b In the opinion of the Norwegian Government, the Convention need not contain rules governing the recognition and enforcement of decisions. The preparation and inclusion of such rules in the Convention would be likely to complicate the task and might reduce the number of States that would be willing to ratify a convention on the applicable law.

Any rules concerning the recognition and enforcement of judgments should be made assimilar as possible to the rules laid down in the Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters concluded at the Extraordinary Session of the Conference in 1966.

Only if rules governing the recognition and enforcement of foreign judgments are given, should the Convention also contain rules governing jurisdiction.

Questions 2-4 –

It seems necessary that the Convention be limited to deal only with certain topics in the field of torts. The Norwegian Government would like to suggest that the Convention be restricted to cases where a person has suffered bodily injury or an object (a thing) has been physically damaged or injured. Road accidents are a typical – and probably the most practical – example of such cases. The Norwegian Government is, however, in some doubt whether it will be wise to restrict the Convention to deal with road accidents only.

Question 5 –

The definition of 'road accidents' should be made as wide as possible, both regarding the means of transportation, the interested parties and the place where the accident occurs. Limitations should only be made where this is considered necessary to avoid particularly difficult questions or in other ways to simplify the Convention.

Question 6 –

As a general rule the Convention should prescribe the application of the *lex loci actus*.

Question 7 –

The Norwegian Government is in some doubt as to the meaning of this question, but would like to state that the court seised should *ex officio* apply the law prescribed by the Convention. This law should thus exclude automatically the application of any other law, as e.g. the *lex fori* as far as generally will be the case when the private international law of the forum leads to the application of foreign law. Two problems in this connection should, however, be considered further –

1 the question whether the parties shall be at liberty to agree on another law than that prescribed by the Convention;

2 the situation in case sufficient information concerning the law prescribed by the Convention is not available. It seems useful if these problems could be solved in the Convention. As for the first one, the agreement of the parties to choose another law should probably, in principle, be binding on the court. As for the second

problem, the most adequate solution seems to be the application of the *lex fori* (as subsidiary law).

Question 8 –

It seems unnecessary that the Convention should give any regulation of this question, which must be of a rather impractical nature, especially as regards road accidents. As a general rule, in relation to violations of the physical integrity of persons or goods, it may seem better to keep to the law of the place where the incident occurred, rather than to the law of the place where the damage was suffered, at least in so far as the damage was not wilfully caused (*dolus*) at the last-mentioned place.

Question 9 –

Yes.

Question 10 –

Considering the points (a-e), it seems reasonable that the law of the common habitual residence of the parties, when they constitute an homogeneous group (a-b), should replace the *lex loci actus*. Common habitual residence (and/or nationality) of parties not constituting an homogeneous group (c-e), should as a general rule not make any change in the application of the *lex loci actus*.

Considering the cases that fall under b, the relations between traveller and transporter fall on the borderline towards damages in contract. It should here be accepted that the parties choose the applicable law (see above under question 7). If a choice of law has not been made, the best solution seems to be to apply the method of the proper law. This may – according to the circumstances of the case – result in replacing the *lex loci actus* by the law of the seat of the transporter, but it would probably be too strict to provide this as a binding rule on the conditions suggested in the questionnaire. If however, the order from the traveller is received at the seat of the transporter or that of his agent, and this also is the starting point of the arranged trip, the law at this place might be made applicable. If the demand from the traveller to the transporter is received by the transporter or his agent at the habitual residence of the traveller, the law of this place might be made applicable to the relations between the traveller and transporter.

In connection with the problems which arise as regards the relations between traveller and transporter, the Norwegian Government would like to mention that the Convention should be drafted so as to avoid any conflict with the (draft) Convention on the Contract for International Carriage of Passengers by Road (CVR).

No departure from the *lex loci actus* should be made in the instances described under g.

As a conclusion the Norwegian Government would recommend that the problems dealt with under question 10 are regulated in the following way by the Convention: *lex loci actus* should only be departed from under special circumstances. Such departure should be dependent on the fact that there exists a quite special connection (link) between the parties (apart from the accident which has occurred to them), typically that they constitute an homogeneous group. In such a case the *lex loci actus* should be replaced by the law of the common habitual residence of the parties. If they do not have a common habitual residence, the *lex loci actus* should be applied, unless the circumstances of the case distinctly point out a specific other law.

Finally, concerning question 10, the attention ought to be drawn to the position of the insurance company in cases where the law applicable to the tort (as e.g. Norwegian law) gives the victim a direct action against

the insurer (see question 20 below). It seems to need further consideration what influence it shall have if the vehicle or the motorist is insured according to another law than that which otherwise would be applicable. If, for instance, the applicable law gives the victim a direct action against the insurer of the tortfeasor, perhaps giving no grounds at all for an action towards the tortfeasor himself (being the rule in Norwegian law if the tortfeasor did not cause the accident by negligence), this rule cannot be applied if the insurer is under no obligation to answer for actions governed by the law that is considered applicable to the insurance contract. Perhaps the question might be solved on the lines of questions 11-12 below.

Questions 11-12 -

The effect on the choice of law of the fact that a third party is involved should be decided according to the circumstances in each separate case. One cannot in all these cases refer the choice of law back to the *lex loci actus*. In some cases the application of the *lex loci actus* in regard to third parties will not complicate the use of another law between the remaining parties.

Question 13 -

The principle of 'the proper law of the tort' should in the Norwegian opinion be interpreted as prescribing the law of the country to which the case has its closest connection, taking into account all the circumstances (relevant factors) of the case.

Question 14 -

No. The liability of the tortfeasor's principal and of the owner of the vehicle should also be governed by the *lex loci actus* (provided the Convention sanctions the application of this law). In cases where question is raised whether the *lex loci actus* shall be departed from on account of special circumstances (see question 10 above), and the case concerns the liability of the owner or the principal, it is his - and not the tortfeasor's - connection that should be relevant in deciding the applicable law.

Question 15 -

In principle the applicable law should govern also the two questions which are mentioned here, but it seems hardly necessary to have specific provisions in the Convention to this effect.

Question 16 -

In principle the choice of law must be made separately for the two claims, and the plaintiff should not have a free choice as regards the applicable laws. The question is probably not of great practical importance, and no special rule should be laid down in the Convention.

If question 16 also implies the difficulties which might arise with regard to the qualification (characterization) of the suit, as either a claim in tort or a claim based on contract, it seems likewise unnecessary to have any specific regulation in the Convention on this point.

Question 17 -

a The law of succession, which in Norwegian private international law is the law of the last domicile of the deceased.

b The law otherwise applicable in the suit according to the Convention.

c The law of succession (or the law of the settlement of the estate).

Question 18 -

No.

Question 19 -

All three groups should be characterized as pertaining to substance.

Question 20 -

Yes (provided that the insurance according to the proper law of the insurance contract covers the damage). Reference is made, however, to the final remarks under question 10 above.

Question 21 -

In the relationship between the parties to the insurance contract, the subrogation of rights mentioned should be governed by the proper law of the contract. In relation to a third person as tortfeasor, however, the law applicable to the tort should govern.

Questions 22-23 -

The answers are respectively no and yes.

All questions concerning the harmonization of the material law in the field of road accidents, should be left to other organisations, especially to the Council of Europe and UNIDROIT already at work with these questions. The harmonization work will probably not make the Convention on choice of law superfluous, though its importance will be reduced.

Question 24 -

Several equally valid grounds of jurisdiction should be permitted.

Question 25 -

a The court of the place of the accident should have jurisdiction. In this connection 'the place of the accident' should cover both the place where the accident took place and the place where the damage was suffered (in the rare cases where the two places do not coincide).

b In case of direct action against the insurer or the 'Handling Bureau', the court of the seat of the insurer/bureau should have concurrent jurisdiction. This would follow automatically, it is submitted, from the fact that in this case, the insurer/bureau is the defendant and its seat is considered as similar to habitual residence.

c If the parties have agreed to submit to the jurisdiction of a certain court, this court should be considered to have jurisdiction.

Question 26 -

The court of the place of the accident will be such a court as mentioned in this question. There should not be more such fora, with reservation, however, for the cases mentioned in question 27.

Question 27 -

Yes. In the case of a joint action against the insurer and the tortfeasor, it should be possible to implead the insurer either at the court of the habitual residence of the tortfeasor, or at the court of the place of the accident (see question 25 a).

Questions 28-29 -

These questions are difficult to answer as long as the list of courts having jurisdiction is not definitely settled. In principle, however, the Norwegian Government would prefer the list to be exclusive, provided that the agreement of the parties is included among the grounds of jurisdiction (see question 25 c) and that the Convention shall contain rules governing the recognition and enforcement of decisions. In principle the list of grounds of jurisdiction ought also to be mandatory.

Première question:

- a Oui.
- b Oui.

Question 2:

La Convention doit se borner à certains actes illicites.

Question 3:

Selon l'opinion préliminaire de la Commission d'Etat et en attendant le résultat des discussions de la Commission spéciale, l'objet des études devrait être limité aux accidents de la circulation. La Commission d'Etat ne s'opposerait pas en principe à une extension de l'objet des discussions. Toutefois, les questions suivantes ont été examinées et ont trouvé une solution uniquement dans l'optique spéciale des problèmes soulevés par les accidents de la circulation.

Question 4:

Oui.

Question 5:

Doit être entendu par accidents de la circulation: tout fait dommageable dans la circulation routière.

a Le terme de «moyen de locomotion» est trop limitatif. La notion de «l'auteur du dommage» – au sens de la Convention – doit comprendre: toute personne, tout animal, ou toute chose, ayant un lien direct avec la circulation routière (donc également tout moyen de transport se mouvant sur des rails à côté de la route, les cyclistes, et le bétail sans surveillance, cela indépendamment de toute assurance obligatoire).

b Le terme «personnes intéressées» devrait viser: toute personne ayant subi un dommage à la suite d'un événement visé ci-dessus, ou ayant causé un tel dommage, ou qui est responsable des conséquences d'un tel événement.

c Par le terme «lieu de l'accident», l'on devrait comprendre – à l'instar de l'article 2, alinéa premier, de la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs – non seulement la voie publique, mais aussi «les terrains non publics ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter».

Question 6:

Comme règle générale, l'application de la *lex loci actus* devrait être prévue.

Question 7:

La règle de conflit conventionnelle à établir devrait s'appliquer exclusivement, de sorte que d'autres lois ne puissent pas être appliquées, le tout sous réserve, bien entendu, de l'ordre public.

Question 8:

Le lieu du fait survenu.

Question 9:

Oui.

Question 10:

a à d Uniquement la loi de la résidence habituelle commune, dans le sens de résidences habituelles situées dans le même pays.

e Non.

f Oui.

g Non.

Question 11:

En principe non.

Question 12:

En principe, l'aménagement de la *lex loci actus* devra s'étendre aux seules personnes domiciliées dans le même pays étranger.

Question 13:

Cette question ne se pose pas pour ce qui concerne les Pays-Bas.

Question 14:

Non.

Question 15:

Non. Une disposition explicite dans laquelle la loi applicable régit également la réparation du dommage moral n'est pas nécessaire. Il conviendrait toutefois d'assurer que la Convention empêche tout recours à l'ordre public, lorsque celui-ci aurait tendance à permettre à l'Etat contractant en question de faire prévaloir, quant à l'appréciation du dommage, ses propres conceptions sur celles des pays dont la loi est applicable.

Question 16:

Une solution difficile à réaliser.

Question 17:

a à c Dans tous les trois cas, la loi régissant les conséquences du fait survenu devrait s'appliquer.

Question 18:

Non.

Question 19:

Les limitations à l'égard de la responsabilité et la prescription de l'action en réparation touchent au fond de la responsabilité, ceci vaut également pour la charge de la preuve et les présomptions; bien entendu le terme présomptions ne vise pas les présomptions de fait.

Question 20:

Oui.

Question 21:

La subrogation de l'assureur aux droits de la victime contre l'auteur du dommage doit dépendre de la loi régissant le contrat d'assurance passé par l'auteur du dommage.

Question 22:

Le système dit de la carte verte, ou celui d'un fonds commun de garantie, ne rendra pas superflue la convention projetée, puisque lesdits systèmes ne s'occupent pas de la loi applicable, ni de toutes responsabilités pour les accidents de la circulation.

Question 23:

Non.

Question 24:

Plusieurs compétences concurrentes.

Question 25:

A côté de la compétence naturelle du tribunal de la résidence habituelle du défendeur, il faut retenir les compétences données sous a et b, sauf bien entendu la réponse à la question 28.

Question 26:

Oui.

Question 27:

Oui.

Question 28:

Oui, sauf la soumission volontaire des deux parties à la compétence d'un autre juge.

Il y a lieu d'examiner si les réponses n'appellent pas l'insertion dans la Convention d'une réglementation indépendante de l'exécution des jugements à rendre par les juges exclusivement compétents.

Question 29:

Oui.

Royaume-Uni

Question 1 -

a The draft Convention should contain rules governing the applicable law in order to ensure uniformity of application and decision. If jurisdiction can be exercised by a number of courts (a position favoured by the United Kingdom - see question 24) uniform application of law is particularly important.

b If a substantial degree of uniformity of applicable law can be established, it is not so important also to provide rules governing jurisdiction. But there are advantages in establishing the jurisdictions whose decisions will be entitled to recognition.

In the United Kingdom view it is not essential that the Convention should deal with recognition but there could be some value in agreement on the bases which entitle a judgment to receive recognition when raised in defence in other proceedings, for example as *res judicata*, set-off or counterclaim. The Convention should not deal with enforcement, but it is for consideration whether judgments rendered in accordance with the Convention should become enforceable between any Contracting States which are Parties to a convention on the enforcement of civil judgments in accordance with the other terms of any such convention.

Question 2 -

In principle the Convention should deal with the whole field of torts¹ not already covered by other conventions. It would not be conducive to a full appreciation of the problems involved to single out one narrow class of torts. In particular, the United Kingdom does not favour limiting the consideration to road accidents which cannot be distinguished from other torts as a class, but only geographically. It would be prudent, however, to exclude from the examination, at least for a start, those torts which tend to involve the greatest complexity of facts and legal implications and for which, accordingly, agreed solutions will be most difficult to reach. The United Kingdom would, therefore, suggest that torts which do not cause physical injury to persons or property should be excluded, for example, defamation, con-

spiracy and unfair competition. It is also suggested that torts in relation to activities already largely covered by other conventions, or falling within the specialized field of work of other international bodies or conferences, should be excluded. Nuclear accidents, maritime law, aircraft law, torts committed on the high seas or in space fall under this head. Lastly, the Convention should not deal with tortious actions in family relations, including affiliation proceedings and related matters.

Question 3 -

This question has been answered in the previous reply.

Question 4 -

For the reasons already given, it is not considered desirable to draft a convention dealing solely with road accidents. They do not contain any special features which would justify giving them separate treatment, but should be covered by a general examination of torts causing injury to persons or damage to property.

Question 5 -

As the definition of road accidents becomes material only if they are treated as a separate class, it is suggested that answers to this question can be left over until the need to single out road accidents for specific treatment has been established.

General note on questions 6-13 -

The United Kingdom is aware of the substantial divergences between the rules as to the applicable law operating in most Common Law countries (and in Scotland) and those applied in other countries. An exploration of the best ways to bridge these divergences is most likely to lead to success if the problems are approached with the objective of achieving certain and practical solutions and otherwise with an open mind. The answers to questions 6-13 are therefore intended as indications of the solutions thought to be the most promising, but they are not intended to be firm proposals.

Question 6 -

As a general rule the *lex loci actus* is the most appropriate but the application of this law should be displaced where the country of the place of the occurrence has not been substantially affected by the tort or its consequences and the law of that country would not have been in the reasonable contemplation of the parties.

Question 7 -

There must always be some element of control by the *lex fori*, but its application should be limited as far as possible to ancillary issues. The application of the *lex fori* in addition to the *lex loci actus* under the rules applied by the United Kingdom legal systems does assist in achieving substantial justice, but it also sometimes results in a denial of justice and involves practical difficulties which ought to be avoided.

Question 8 -

Not only in relation to road accidents but also generally where the place of the act which ultimately gives rise to the events causing the damage and that where the damage is caused differ, an applicable law based on the place of the damage is to be preferred because it makes for greater certainty.

Question 9 -

A certain degree of flexibility seems desirable.

Question 10 -

This question raises very difficult issues which need to

¹ In these replies (as in the questionnaire) the expression 'tort' is used to denote illicit or omissions giving rise to civil liability and is not intended to refer only to the class of wrongs known as 'torts' in English law.

be fully explored. The United Kingdom would not favour replacement of the law primarily applicable by the law of the common nationality of the parties, whether they are members of a homogeneous group or not, nor does it favour the selection of an applicable law on the basis suggested in paragraph g; but all the other heads deserve careful study.

Question 11 –

The *lex loci actus* should not be capable of displacement by another law where that other law would be inappropriate for trying the rights and liabilities of any of the parties to the proceedings.

Question 12 –

In view of the answer to question 11 this does not arise.

Question 13 –

It is suggested that the proper law should be interpreted by objective presumptions similar to those employed to ascertain the proper law in contract (subjective choice being irrelevant to tortious liability), designed to ascertain the legal system with which the wrong has the closest connection. The alternatives set out in question 13 would not alone provide a satisfactory test but they, together with others, would be factors to be considered.

Question 14 –

No distinction should be drawn in the circumstances set out in this question. The preliminary question of the existence and extent of a relationship of principal and agent or master and servant depends on the proper law of the contract of agency or the status of employment. But the tortious liability of the principal or master is a separate issue to be governed by the law applicable to the tort. This solution also has advantage of providing a single legal system governing all aspects of tortious liability of both principal and agent.

Question 15 –

Both the right to recover compensation for 'dommage moral' and the extent to which the contributory negligence of the plaintiff provides the defendant with a defence to the plaintiff's claim should, as matters relating to the substance of the claim, be governed by the law applicable to the substantive tort. Whether this rule is expressly laid down in the Convention or not is of no great consequence.

Question 16 –

The proper law should be determined by the cause of action and should not be left to the plaintiff's choice. If claims are pursued both in contract and in tort the two claims could be pursued side by side, each being determined on its own proper law.

Question 17 –

The problems raised in questions *a* and *c* are not confined to proceedings in tort and it may be advisable to exclude them from the present examination. In answer to question *b* it is suggested that the class of dependants who are entitled to claim should be determined by the law applicable to the substantive tort, but a case can also be made for determination by the personal law of the victim.

Question 18 –

The circumstances contemplated by this question do not arise in the United Kingdom but the answer must be that the applicable law should not be displaced under such circumstances.

Question 19 –

Quantitative limitations on liability should normally be characterized as matters of substance to be governed by the law applicable to the substantive tort. Legal limitations relating to capacity to commit a tort would in most cases be treated as questions of substantive law, but may in certain cases take the form of procedural defences. It is, therefore, difficult to generalize.

The burden of proof should be characterized as a matter of procedure and so, as a general rule, should presumptions of law.

Time-limitation of actions in damages should be regarded as a procedural matter, but subject to the general distinction between the operation of lapse of time in extinguishing the substantive right and its effect in limiting the institution of proceedings, the latter alone being a procedural matter.

Question 20 –

The law applicable to the substantive tort should also determine the question whether direct action lies against the insurer.

Question 21 –

The legal or contractual subrogation of the rights of the victim against the tortfeasor for the benefit of the insurer would be governed by the proper law of the contract of insurance between the victim and the insurer, it being a matter of contract between them.

Question 22 –

The green card system greatly reduces the practical need for an examination of questions of jurisdiction and diminishes, but does not altogether do away with, the value of an examination of the applicable law in relation to road accidents. It does not, however, lead to any harmonization of the application of laws, but merely ensures that in most cases the *lex loci actus* and the *lex fori* will coincide, because it tends to channel the proceedings to the courts of the country where the accident occurred.

Question 23 –

This question is not relevant to the general purpose of the proposed Convention and should not be included in the examination.

Question 24 –

The Convention should establish several grounds of jurisdiction of equal validity. There is no reason for selecting a single jurisdiction, particularly if agreement can be reached on a single, readily ascertainable, applicable law.

Question 25 –

The question assumes that the court of the habitual residence of the defendant would in any case have jurisdiction. This assumption is not always justified under United Kingdom law, although in practice jurisdiction is nearly always exercised in such a case. The jurisdictions listed under *a* and *b* should be recognized as alternatives and so should others: in particular it is for consideration whether any court chosen by agreement of the parties should not have jurisdiction.

Question 26 –

No special forum should be provided for co-defenders; any forum should be available where a single tortfeasor may be sued.

Question 27 –

The answer is the same as that given to question 26.

Question 28 –

The list of grounds of jurisdiction laid down in the Convention should alone lead to a judgment which would acquire any status under the Convention; but there should be no bar on the exercise of jurisdiction on other grounds, which would not, however, result in judgments entitled to recognition under the Convention.

Question 29 –

The grounds of jurisdiction laid down in the Convention should not be mandatory.

Suède

The Swedish Government welcomes the subject of conflicts of law in torts being included in the programme for the Eleventh Session. As will be further elaborated below the Swedish Government is particularly interested in finding a uniform solution regarding the applicable law in respect of civil liability for damage caused in road accidents. A convention on this subject would obviously be of high practical value.

Question 1 –

a Yes.

b It may at the outset seem superfluous to include rules on the recognition and enforcement of decisions in the Convention since these matters have been dealt with in the 1966 Hague Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments in Civil and Commercial Matters. In view of the uncertainty, however, as to whether this Convention will be generally accepted by and put into force between the Member States in the reasonably near future and it being assumed that States feel less hesitant to accept rules on recognition and enforcement of foreign judgments within the framework of a convention with a strictly limited scope, the Swedish Government are inclined to recommend that such rules be included in the Convention now in question. Since the Enforcement Convention offers a good solution to the problems involved it seems advisable to use its provisions as a model. Particular consideration should then be given to the question whether provisions corresponding to those of article 21 of the 1966 Convention should be inserted also in the new Convention. If the scope of the Convention is restricted to road accidents it seems possible to reach comparatively great unity among the Member States as to the content of such provisions.

The Convention would no doubt increase in value if mandatory – but, of course, sufficiently flexible – rules on jurisdiction were also included therein.

Questions 2-4 –

Unification of the rules on applicable law on torts involves difficult and disparate problems and seems best to be accomplished by proceeding step by step. The scope of the Convention should therefore be restricted to fields where the need for uniform rules is pronounced and where a generally acceptable solution is likely to be reached. There is every prospect that a convention of this kind will rapidly come into force on a large scale, whereas the destiny of a convention covering the whole field of torts will necessarily be most uncertain. Upon having gained some experience from a convention of a limited scope one may proceed to other topics in the field of torts. For these reasons the Swedish Government recommends that the Convention be limited to deal only with liability for damage caused in road ac-

cidents. This field has considerably gained in importance with the increased flow of motor traffic across the frontiers. A unification of the rules on conflict of laws would therefore be of great practical value. There are grounds to believe that the basic principles in the laws in force in the Member States are essentially the same, which will facilitate an agreement.

Work on harmonization of the substantive rules on liability for motorists has recently been undertaken by the Council of Europe and UNIDROIT. Even if this work, in spite of the complexity of the problems involved, can be brought to a successful end, it is bound to take a long time and will not solve the problems arising from differences in the various legal systems as regards the form and extent of compensation. A convention on applicable law therefore seems in any event desirable.

Question 5 –

a Also when defining 'road accidents' it seems advisable to limit the Convention to cases of practical importance. From this point of view it is recommended that the Convention deals only with accidents caused by the use of motor vehicles and possibly certain other commonly used vehicles. Were the scope of the Convention to be enlarged, one is sure to meet with great difficulties when it comes to defining the limits.

b and c In respect of interested parties and place of accidents, there are no objections to the Convention being given rather a wide scope.

Question 6 –

The most important factor for the choice of applicable law should be that everyone who can be affected by a road accident involving a motor or other vehicle – whether owner, driver, passenger, third party or insurer – shall be able to ascertain in advance which law will apply. This prerequisite can be filled only by a rule prescribing the *lex loci actus* as the applicable law. Such a rule has the advantage of being acknowledged in most of the legal systems now in force in the Member States and is therefore likely to be met with general acceptance.

A rule based on the doctrine 'the proper law of the tort' will render the choice of law unpredictable. Such a rule furthermore seems to run contrary to the aims of the Convention in the sense that it will lead to less rather than enhanced uniformity since it can be assumed that the rule will be differently interpreted in the various States Party to the Convention. Although the doctrine on the proper law of the tort has undeniable merits, it therefore does not seem a suitable basis for the Convention. Neither can a reference to the *lex fori* be considered an acceptable solution. Particularly from the tortfeasor's point of view a rule to that effect would imply great uncertainties since it would probably lead to 'forum shopping'. Arbitrary results would follow too from a rule prescribing the law of the State in which the vehicle has been registered, and such a rule is consequently unacceptable.

On the basis of these considerations the Swedish Government favours a reference to the *lex loci actus* as the general – if not the only – rule.

Question 7 –

The rules on applicable law should be mandatory. One ought, however, to consider the possibility of offering the parties concerned the faculty to agree on another national law than the one applicable in accordance with the rules laid down in the Convention.

A number of questions of a more general nature – such as the legal consequences of lacking information on foreign law – will have to be considered further but the

Swedish Government is not prepared to express opinions on such matters at this stage.

Question 8 –

Provided that the Convention deals only with road accidents the problem whether *lex loci delicti* or *lex loci injuria* should be applicable will be of very little practical importance. Since it may be difficult for the Member States to reach an agreement on this point it seems advisable to leave the question unanswered in the Convention.

Questions 9-10 –

An unexceptional *lex loci* rule would in certain cases undoubtedly entail objectionable consequences. It is therefore desirable that a certain flexibility in the application of the general rule be permitted. It is on the other hand of great importance that possible exceptions are clearly defined so that a uniform application can be guaranteed. A more vaguely formulated rule would meet with the same objections as 'the proper law of torts' doctrine – it is apt to be variously interpreted in different countries. A close penetration of the problem shows, however, that any attempt to define those cases in which a law other than the *lex loci* would be applicable entails great difficulties. The Swedish Government is not prepared at this stage to take a definite position as to the suitability of adopting one or the other of the exceptions suggested under question 10 a–g in the questionnaire. While admitting that criteria such as common nationality and/or residence, the homogeneity of the group constituted by the parties concerned and a possible contractual relationship between the parties should in principle be taken into consideration, the Swedish Government wishes to stress the importance of the exceptions from the *lex loci* rule being few and as restrictive as possible. The possibility even of an unexceptional *lex loci* rule being upheld should not be overlooked.

Questions 11-12 –

The mere fact that a third party has suffered damage should in principle have no influence on the choice of the law applicable as regards claims brought by the other parties. As regards the third party the *lex loci* should in all instances apply.

Question 13 –

As stated above the Swedish Government does not support the introduction of a rule on the proper law of the tort and considers that the application of a law other than the *lex loci* should be allowed only in a few specified cases.

Question 14 –

The law governing the liability of the tortfeasor should in principle also govern the liability of the employer or car-owner. It ought to be a matter for further consideration, however, whether this rule should not be modified in certain respects. There are for instance grounds to advocate that the question whether a relationship of employer-employee exists, should be decided upon in accordance with the law governing the labour contract. A law other than the *lex loci* should possibly also be applicable as regards the question whether vicarious liability has arisen in cases where the owner or employer proves that the vehicle was used in the foreign country without the former's consent.

Question 15 –

From the point of view of Swedish law no express rule to this effect is necessary.

Question 16 –

The rules of the Convention should apply unless the damage has a distinct connection with the contract. It must be left to the judge to decide whether such connection exists or not. If on the other hand the claim can be founded alternatively on tort or contract, the plaintiff should not be prevented from invoking both or either of these grounds. It does not seem necessary, however, to insert an explicit provision to this effect in the Convention.

Question 17 –

- a The deceased victim's personal law (*lex patriae* or *lex domicilii*), or possibly the law governing the tort.
- b The law governing the tort.
- c The deceased tortfeasor's personal law (*lex patriae* or *lex domicilii*).

Question 18 –

Whether the claim is introduced in civil proceedings or in connection with criminal proceedings should make no difference.

Question 19 –

a–c The law governing the tort should be applicable also as regards legal limitations of liability, presumptions of law and time-limits. To the extent that rules on burden of proof relate to matters other than presumptions of law they should be governed by the *lex fori*.

Question 20 –

Yes.

Question 21 –

The proper law of the contract of insurance should govern the insurer's possible rights of subrogation.

Questions 22-23 –

Even between countries with an homogeneous economic and social structure, there exist today considerable differences as regards the rules governing the civil liability of motorists. These differences concern the basis of liability as well as the extent of awards and the insurance system. It is obvious that the 'green card system' only to a limited extent sets aside the disadvantages that these differences create. The constant growth of international traffic has made the question of harmonizing the rules on civil liability of motorists one which should be given priority. The subject is now on the programme of work for the Council of Europe and that of the UNIDROIT, and these bodies will presumably co-ordinate their work. It does not appear advisable for yet another international organisation to take up studies of these problems at the moment. The Hague Conference should therefore restrict the scope of its work to rules on conflict of laws, on jurisdiction and on the enforcement and recognition of foreign judgments.

Question 24 –

There should be several grounds of jurisdiction and these ought to be equally valid.

Question 25 –

In addition to the court of the habitual residence of the defendant (which in the case of direct action against the insurer would be the court where the insurer has its seat or is otherwise established) it seems appropriate to select the court of the place of the accident. The possibility of recognizing in certain cases and on specified conditions the court upon which the parties have agreed, calls for further consideration.

Question 26 –

Except for the court of the place of the accident, there seems to be no need for a forum, where joint or several tortfeasors may be sued in the same proceedings. Any court having jurisdiction under the rules mentioned above in the reply to question 25 should, however, always have the right to try a counterclaim based on the same accident as the principal claim.

Question 27 –

It should be open for the victim to sue the insurer jointly with the tortfeasor at the court of the habitual residence of the tortfeasor.

Question 28 –

It is desirable that the list of grounds of jurisdiction be exclusive.

Question 29 –

The list should be mandatory.

Suisse

Ad question 1: La Convention devrait contenir des règles tant sur la loi applicable que sur la compétence judiciaire, ainsi que, si possible, sur la reconnaissance et l'exécution des décisions.

Ad question 2: La Convention ne devrait s'appliquer qu'à certains actes illicites déterminés.

Ad question 3: La Convention devrait porter sur les actes illicites en matière d'accidents de la circulation.

Ad question 4: Oui.

Ad question 5: Par «accidents de la circulation», il faut entendre les collisions

a provoquées par l'usage de véhicules routiers avec ou sans moteur (p.ex. voitures automobiles, motocycles, cyclomoteurs, cycles, véhicules à traction animale) destinés à circuler sur la voie publique;

b mettant en cause les auteurs et les victimes du dommage;

c survenues sur la voie publique au sens large, c'est-à-dire sur toute voie de communication qui ne soit pas réservée à l'usage privé.

Ad question 6: La Convention devrait prévoir l'application, en règle générale, de la *lex loci delicti*.

Ad question 7: Non; la *lex fori* doit pouvoir être appliquée dans certains cas.

Ad question 8: Le critère devrait être le lieu où s'est produit le dommage.

Ad question 9: Oui.

Ad question 10: Un abandon de la *lex loci delicti* serait désirable du point de vue suisse, notamment dans le sens des solutions prévues à l'art. 85 de la loi fédérale de 1958 sur la circulation routière.

Ad question 11: Oui.

Ad question 12: –

Ad question 13: Si la Convention consacrait l'application

du principe de la 'proper law of the tort', ce principe devrait s'entendre comme donnant compétence à la loi de l'Etat dans lequel l'acte illicite est socialement enraciné.

Ad question 14: Non; la même loi du lieu de l'acte doit régir la responsabilité de l'auteur du dommage et celle de son commettant.

Ad question 15: Oui.

Ad question 16: En cas de concours de responsabilités délictuelle et contractuelle, le demandeur devrait pouvoir agir à son choix sur la base de chacune des lois applicables.

Ad question 17:

a la loi régissant la dévolution successorale;

b la *lex loci delicti*;

c la loi régissant la dévolution successorale.

Ad question 18: Non.

Ad question 19: Ces questions relèvent du droit du fond et non du droit de procédure.

Ad question 20: La recevabilité de l'action directe doit être régie par la *lex loci delicti*; quant à l'étendue des obligations de l'assureur, elle doit relever de la loi du contrat d'assurance.

Ad question 21: La subrogation de l'assureur aux droits de la victime contre l'auteur du dommage devrait dépendre de la loi régissant le contrat d'assurance.

Ad question 22: Dans l'ensemble oui. Etant donné toutefois que le Bureau qui a délivré la carte verte est tenu de couvrir la responsabilité du preneur d'assurance dans la même mesure que le prévoient les lois du pays visité, le Bureau devra, dans certains pays, accorder des prestations dépassant, le cas échéant, celles stipulées par le contrat d'assurance. Il peut en résulter des difficultés dans les rapports entre l'assureur et le preneur d'assurance, puisque l'assureur peut intenter contre le preneur d'assurance une action récursoire destinée à récupérer le montant dépassant la somme contractuellement assurée. Mais il appartient aux parties au contrat d'assurance d'éviter ces difficultés en stipulant une somme assurée suffisante, c'est-à-dire supérieure à la couverture légale minimum.

Ad question 23: Du point de vue de la victime, un tel système serait peut-être souhaitable. Cependant, pour éviter toute discrimination entre victimes, selon qu'elles seraient lésées par un véhicule automobile «national» ou étranger, on ne saurait adopter ce système uniquement dans le domaine de la carte verte. Une adaptation des législations nationales internes serait indispensable, mais susciterait probablement de nombreuses difficultés. On peut d'ailleurs se demander s'il ne serait pas contraire à notre sentiment du droit d'éliminer toujours plus le sens de la responsabilité individuelle.

Ad question 24: La Convention devrait prévoir la compétence de plusieurs fors.

Ad question 25: On devrait prévoir en tout cas la compétence du tribunal du lieu de l'accident et du tribunal du siège de l'assureur. La Convention devrait cependant définir exactement la notion de «siège de l'assureur». Il importe de savoir s'il faut entendre par là uni-

quement le siège principal de la société d'assurance, ou également le siège de la succursale qui a délivré la police en cause.

Ad question 26: Non; du point de vue suisse, il est douteux qu'une dérogation à l'art. 59 de la Constitution fédérale (garantie du for du domicile) se justifie sur ce point (*cf.* ATF 90, I, 109).

Ad question 27: Oui; ce serait conforme à la jurisprudence du Tribunal fédéral (ATF 91, II, 388).

Ad question 28: Non; les Etats contractants pourraient prévoir d'autres fors, mais les jugements qui y seraient rendus ne pourraient être reconnus ou exécutés dans les autres Etats contractants en vertu de la Convention.

Ad question 29: Oui.

Conclusions de la Commission spéciale en matière d'actes illicites

Mémoire rédigé par le Bureau Permanent du 25 octobre 1967

1 La Commission spéciale s'est réunie à La Haye du 16 au 21 octobre 1967. Elle était composée des Experts suivants:

Président:

M. Y. Loussouarn, Professeur à la Faculté de droit et des sciences économiques de Paris.

Vice-président:

M. K. M. H. Newman, Assistant Solicitor, Lord Chancellor's Office, House of Lords, Londres.

Membres:

M. R. De Nova, Professeur à l'Université de Pavie.
M.P. Eijssen, Conseiller à la Cour de cassation des Pays-Bas.

M. E. Essén, Juge à la Cour d'appel, Conseiller juridique au Ministère de la Justice de Suède.

M. P. Jenard, Directeur au Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur de Belgique.

M. B. Klingsporn, Ministerialrat im Bundesministerium der Justiz, Bonn.

M. A. Panchaud, Président du Tribunal fédéral, Suisse.

M. W. L. M. Reese, Director Parker School of Foreign and Comparative Law, Columbia Law School, New York.

M. W. Reishofer, Secrétaire, Ministère fédéral de la Justice d'Autriche.

M. S. Rognlien, Chef de la Direction de Législation au Ministère de la Justice de Norvège.

M. G. Schwall, Avocat-avoué, Luxembourg.

Ont participé à certaines réunions:

M. L. I. de Winter, Professeur à l'Université d'Amsterdam, Président de la Commission d'Etat néerlandaise pour la codification du droit international privé.

M. U. Schatz, Communauté Economique Européenne.

M. Loussouarn a été élu Président et M. Newman, Vice-président. La nomination d'un Rapporteur a été différée.

2 La Commission a examiné deux questions étroitement reliées:

— Celle de savoir si une convention sur tout ou partie du domaine des actes illicites a des chances d'aboutir.

— Celle de savoir si des chances peuvent être augmentées par une limitation du domaine à certaines catégories d'actes illicites.

3 Pour apprécier ces chances, la Commission spéciale s'est livrée à une discussion des domaines à traiter en

Conclusions

Conclusions of the Special Commission on Torts

Memorandum drafted by the Permanent Bureau on October 25th, 1967

1 The Special Commission met at The Hague from the 16th until the 21st of October 1967. The following Experts were members of the Commission –

Mr Loussouarn was elected Chairman of the Commission and Mr Newman Vice-chairman. The nomination of a Rapporteur was deferred.

2 The Commission examined two closely related problems –

— whether a convention covering the whole field of torts or one covering only part of the field has the better prospects of success.

— whether these prospects of success may be increased by limiting the scope of the Convention to certain classes of torts.

3 In order to assess the prospects of success, the Special Commission discussed the field of torts to be

Conclusions

premier lieu et à un débat plus approfondi sur certaines questions soulevées par des exemples topiques.

4 Ces délibérations ont permis à la Commission spéciale d'arriver à la conclusion que, dans plusieurs domaines, un résultat positif n'est nullement exclu, encore que des discussions ultérieures sur un grand nombre d'éléments s'imposent.

5 Pour ce qui concerne l'objet des travaux futurs de la Conférence, la Commission spéciale a classé les divers types d'actes illicites sous trois rubriques : ceux qu'il convient de retenir pour l'immédiat, ceux dont un examen futur n'est pas exclu et ceux dont l'étude est déconseillée.

6 Sont éliminées, en règle générale, toutes les matières faisant déjà l'objet des travaux d'autres organisations intergouvernementales spécialisées, telles que le droit maritime, fluvial, aérien, ferroviaire, le droit de la propriété intellectuelle, le droit nucléaire (sauf pour les matières laissées intentionnellement hors du champ d'application des conventions).

Sont en outre éliminées les matières qui, par les liens étroits qu'elles ont avec le droit administratif, social ou économique, se rattachent à d'autres domaines du droit et répondent à d'autres normes de conflit (droit du travail, concurrence déloyale, lois sur la libre concurrence, droit professionnel).

Enfin sont écartées toutes les questions liées au droit de famille telles que les droits d'un époux envers son conjoint, la rupture des fiançailles, le droit au nom lié, dans les pays où il est reconnu, au statut personnel, et tous les actes illicites appartenant au droit public.

7 La deuxième rubrique concerne essentiellement les questions de la diffamation, de l'atteinte à l'honneur des personnes et du respect de la sphère privée. L'étude de ces matières ne sera pas entamée pour l'instant, mais la Commission ne déconseille pas leur examen dans le futur.

8 La première rubrique, celle des matières qu'il importe de mettre à l'étude en premier lieu, renferme les accidents de la circulation (à définir plus tard) et la responsabilité des fabricants pour leurs produits («products liability»). La Commission est tombée d'accord sur un ordre de priorité. Les accidents de la circulation seront traités en premier, dès la session d'avril de la Commission spéciale. La responsabilité des fabricants, qui appelle des études préliminaires additionnelles, sera examinée lorsque l'occasion s'en présentera.

La Commission s'est penchée sur la question de savoir si l'on pouvait éventuellement faire rentrer ces deux notions sous un dénominateur commun, qui couvrirait également d'autres matières, à savoir celle du dommage causé aux personnes ou aux choses («resulting from injury to persons or goods»). Cette proposition n'a pas été retenue.

9 *Circulation routière*

La Commission a discuté de façon assez approfondie certaines questions à son avis cruciales, afin de renforcer son opinion préliminaire selon laquelle un terrain d'entente pouvait être trouvé. Elle l'a fait sur la base de certaines hypothèses simples.

Premier cas: une personne ayant sa résidence habituelle dans le pays A subit dans le pays B un dommage causé par une personne ayant sa résidence habituelle dans le pays B.

dealt with in the first instance by the Convention, and then, in a more detailed debate, certain problems arising out of characteristic cases.

4 These discussions led the Special Commission to come to the conclusion that in several fields positive results are by no means excluded; however, further deliberations on a large number of points arising will be necessary.

5 The Special Commission classified the different types of torts under three headings for the purposes of organising the future work of the Conference: those which are to be retained for immediate attention, those which may possibly in the future be subjects for examination, and those whose examination is not advised.

6 In principle all matters falling within the scope of other specialized intergovernmental organisations are to be excluded from the Conference's activities, such as matters of maritime, fluvial, air and railway law, and matters pertaining to intellectual property and nuclear law (except matters deliberately excluded from the scope of existing conventions).

Furthermore, matters which, as they also are connected to administrative, social or economic law, are closely linked to other fields of law and are governed by other rules of conflict, are to be excluded from examination (labour law, unfair competition, laws governing restrictive practices or professional conduct).

Finally all questions related to family law are to be excluded, such as the rights of one spouse towards the other, breach of promise, the right to a name, linked to the concept of personal status in the countries in which this right is recognized, and all torts falling within the realm of public law.

7 The second head mentioned above is concerned mainly with the questions of defamation, of attacks on a person's honour and the safeguarding of privacy. The study of these matters will not be taken up at the present time but the Commission does not advise against their examination in the future.

8 The first head, composed of those matters which should be studied initially, includes traffic accidents (a term to be defined later) and products liability. The Commission agreed on an order of priority to be followed. Traffic accidents will be dealt with first, from the beginning of the meeting of the Special Commission in April. The question of products liability, which requires further preliminary studies, will be dealt with as the opportunity arises.

The Commission dealt with the problem of deciding whether one could in the long run combine these two subject-matters under one common heading which would also cover other matters, i.e. damage resulting from injury to persons or goods. This proposal was rejected.

9 *Road traffic*

The Commission discussed in detail certain questions which were thought to be crucial, in order to strengthen the prevailing preliminary opinion that a basis of agreement could be reached. A few straightforward cases were presented for examination.

First case: a person having his habitual residence in country A suffers injury in country B caused by a person having his habitual residence in country B.

Loi applicable: loi du lieu de l'accident (quasi unanimité). La nationalité commune à elle seule n'influe pas sur le choix de la loi applicable.

Deuxième cas: une personne ayant sa résidence habituelle dans le pays A écrase dans le pays B une autre personne habitant également le pays A.

Pas de changement de la loi applicable, qui reste celle du lieu de l'accident.

Troisième cas: dommage causé au passager au cours d'un transport bénévole.

La loi du lieu de l'accident est remplacée par la loi du pays de la résidence habituelle commune de l'auteur et de la victime, s'il y a entre eux un lien préétabli (amitié, parenté, profession).

Quatrième cas: dommage causé au passager au cours d'un transport onéreux en groupe.

Exception à la loi du lieu de l'accident en cas de réunion de 3 éléments: résidence habituelle commune des passagers et du conducteur, organisation du voyage et immatriculation du véhicule dans le pays de cette résidence commune. Refus d'exception en cas d'absence de résidence commune des passagers et du conducteur ou absence d'immatriculation du véhicule dans le pays de l'organisation du voyage.

10 *Champ d'application de la règle de conflit dégagée*

La loi déclarée applicable régira tant le principe de la responsabilité que l'étendue des obligations de réparation (notamment le dommage moral). La Commission a cru ne pas devoir se pencher déjà sur les problèmes soulevés par d'autres éléments de la responsabilité, comme par exemple le cercle des ayants droit ou des responsables.

11 *Etendue de la Convention*

La Commission a estimé, compte tenu notamment de l'existence de la Convention générale sur la reconnaissance et l'exécution des jugements étrangers élaborée par la Session extraordinaire de 1966, que la future convention ne devait pas comprendre de règles de reconnaissance et d'exécution des jugements. Les débats seront concentrés d'abord sur la compétence législative, l'étude du problème de la compétence judiciaire ne devant intervenir qu'en second lieu.

12 *Domaine de la Convention*

La Commission a décidé que la Convention serait strictement limitée à la responsabilité délictuelle et ne s'étendrait pas à la responsabilité contractuelle. Elle a réservé pour les débats futurs la question de savoir s'il convient de préciser dans la Convention ce qu'on entend par domaine délictuel par rapport au domaine contractuel.

13 *Conclusions sur la matière des accidents de la circulation*

Il ressort des débats que la Commission entrevoit des cas où une exception à la règle généralement admise de la compétence du lieu de l'accident peut être envisagée, et qu'elle n'a pas rencontré d'obstacles majeurs pour préciser les limites de ces exceptions.

14 *Responsabilité des fabricants pour leurs produits («products liability»)*

La Commission spéciale a dû se rendre compte que le droit international privé dans ce domaine ne répond pas nécessairement aux mêmes règles que celui des accidents de la circulation. Elle a examiné les deux cas suivants:

Applicable law: the law of the place of the accident (almost unanimous agreement). The sole fact of the common nationality of the parties does not influence the choice of the applicable law.

Second case: a person having his habitual residence in country A injures another habitual resident of country B.

No change in the applicable law, which remains that of the place of the accident.

Third case: injury suffered by a non-paying passenger. The law of the place of the accident is replaced by the law of the country of the common habitual residence of the tortfeasor and the victim if a pre-established link between them existed (friendship, kinship, employment).

Fourth case: injury suffered by a passenger during a paid group-excursion.

There will be an exception made to the application of the law of the place of the accident if the following three elements are present: common habitual residence of the passengers and of the driver, organisation of the trip and registration of the vehicle in the country of the common habitual residence. This exception will not apply in the absence of common residence of the passengers and the driver, or in the absence of registration of the vehicle in the country of the organisation of the trip.

10 *Scope of the established conflicts rule*

The established applicable law will govern both the determination of fault and the extent of the obligations of repairation (particularly 'dommage moral'). The Commission considered that problems arising from other elements of liability should not yet be dealt with, as for example which persons could bring claims, and against whom.

11 *Scope of the Convention*

The Commission considered, particularly in view of the existence of the general Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Judgments drawn up by the Extraordinary Session in 1966, that the future Convention should not include rules on the recognition and enforcement of judgments. Future discussions will be concentrated primarily on the question of the applicable law, the study of the problem of jurisdiction coming second in priority.

12 *Field of application of the Convention*

The Commission decided that the Convention should be strictly limited to liability for tort and should not extend to liability based on contract. The question of whether the Convention should include provisions circumscribing the field of torts as against contracts was deferred for future deliberation.

13 *Conclusion with regard to traffic accidents*

It is clear from the debates, that the Commission could contemplate cases in which exceptions to the generally admitted rule of the application of the law of the place of accident could be envisaged, and that the Commission did not meet any really important obstacles in laying down the limits of these exceptions.

14 *Products liability*

The Special Commission had to take into account the fact that private international law in this field does not necessarily apply the same rules as in that of traffic accidents. The Commission examined the following two cases –

Premier cas: un fabricant exporte ses produits dans un pays étranger, où une personne domiciliée dans ce pays subit un dommage causé par le produit qu'elle a acquis.

Deuxième cas: un fabricant exporte ses produits dans un pays étranger, mais le dommage intervient dans un pays tiers à la suite d'une seconde exportation – par la victime elle-même – dont le fabricant n'est pas responsable et qu'il n'a pas pu prévoir.

Dans ces deux cas la Commission a concentré son attention sur la question du principe de la responsabilité, sans se prononcer sur les problèmes propres aux règles de conduite («standards of conduct») du fabricant. Dans chaque cas la Commission tendait à préférer, à une légère majorité, la compétence *exclusive* de la loi du pays dans lequel le produit avait été mis en vente et acquis par la victime. Envisageant, dans le désir de débayer le terrain, le cas où l'opinion contraire finirait par triompher, la Commission a opté pour que, dans une telle hypothèse, la victime ait le droit de choisir entre cette loi et la loi du lieu de fabrication.

15 La Commission a estimé que le particularisme de la matière s'oppose à ce que la Convention sur les accidents de la circulation, qui sera mise à l'étude en premier lieu, cherche à couvrir également les responsabilités des fabricants de véhicules automobiles pour les dommages causés par les vices de leurs produits.

First case: a manufacturer exports his goods into a foreign country where a person domiciled in that country suffers injury caused by the acquired goods.

Second case: a manufacturer exports his goods into a foreign country but injury occurs in a third State due to a further exportation – by the victim himself – for which the manufacturer is not responsible and which he could not have foreseen.

In both cases the Commission concentrated its attention on the question of liability, without stating conclusions on the problems posed by the standards of conducts applicable to the manufacturer.

In both cases the Commission preferred, by a slight majority, the exclusive application of the law of the country in which the product had been sold and acquired by the victim. Wishing to clear the ground, the Commission proceeded on the assumption that the contrary opinion had prevailed; it then stated its preference for the victim having the right in such an hypothesis to choose between the law of the country in which the product had been sold and the law of the place of manufacture.

15 The Commission was of the opinion that the peculiarity of the subject-matter was an obstacle to the idea of the Convention on road accidents, which will be studied initially, covering also the responsibility of manufacturers of motor vehicles for injury caused by faults in their products.

Avant-projet de Convention
adopté par la Commission spéciale et
Rapport de M. E. W. Essén

Document préliminaire No 4 de juin 1968

COMPOSITION DE LA COMMISSION SPÉCIALE ¹

Président:

M. Y. Loussouarn, Professeur à la Faculté de droit et des Sciences Economiques de Paris.

Vice-Présidents:

M. K. M. H. Newman *, Assistant Solicitor, Lord Chancellor's Office, House of Lords.

M. W. L. M. Reese, Director Parker School of Foreign and Comparative Law, Columbia Law School.

Rapporteur:

M. E. W. Essén, Juge à la Cour d'appel et Conseiller juridique au Ministère royal de la Justice de Suède.

Membres:

M. R. De Nova, Professeur à l'Université de Pavie.

M. P. Eijssen, Conseiller à la Cour de cassation des Pays-Bas.

M. R. H. Graveson **, Q.C., LL.D., S.J.D., Dean of the Faculty of Law, University of London, King's College.

M. A. Huss **, Procureur général d'Etat honoraire de Luxembourg.

M. P. Jenard, Directeur au Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur de Belgique.

M. B. Klingsporn, Ministerialrat im Bundesministerium der Justiz, Bonn.

M. J. B. Machado **, Assistant à l'Université de Coimbra.

M. A. Panchaud, Président du Tribunal fédéral suisse.

M. W. Reishofer, Secrétaire au Ministère fédéral de la Justice d'Autriche.

M. S. Rognlien, Chef de la Direction de Législation au Ministère de la Justice de Norvège.

M. G. Schwall *, Avocat-avoué, Luxembourg.

Observateurs:

MM. G. Di Marco **, et U. Schatz *, Représentants de la Commission des Communautés Européennes.

M. L. I. de Winter, Professeur à l'Université d'Amsterdam, Président de la Commission d'Etat néerlandaise pour la codification du droit international privé.

Secrétariat:

M. M. H. van Hoogstraten, Secrétaire général de la Conférence.

M. G. A. L. Droz, Premier Secrétaire au Bureau Permanent de la Conférence.

M. M. L. Saunders, Secrétaire au Bureau Permanent de la Conférence.

Mlle M. T. W. Bourke *, Research Fellow Harvard Law School.

M. B. M. Dutoit, Professeur à la Faculté de droit de l'Université de Lausanne.

M. F. Gianviti, Docteur en droit, Chargé de cours à la Faculté de droit de l'Université de Nancy.

M. S. G. Kahn **, M.A., LL.B., Lecturer in Law, Ealing Technical College.

M. C. Pochon **, Substitut du Procureur général de Fribourg.

¹ La Commission spéciale a siégé du 16 au 21 octobre 1967 et du 22 avril au 4 mai 1968.

* N'a assisté qu'à la première réunion.

** N'a assisté qu'à la deuxième réunion.

Avant-projet de Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière

Adopté par la Commission spéciale le 4 mai 1968

Les Etats signataires de la présente Convention,

Désirant établir des dispositions communes concernant la loi applicable à la responsabilité civile délictuelle ou quasi-délictuelle en matière d'accidents de la circulation routière,

Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

La présente Convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile délictuelle ou quasi-délictuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

Par accident de la circulation routière au sens de la présente Convention on entend tout accident dans lequel est impliqué un véhicule, automoteur 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.

La présente Convention ne s'applique pas:

- 1 à la responsabilité des «fabricants pour leurs produits»;
- 2 à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue à son entretien;
- 3 aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant;
- 4 aux recours entre personnes responsables, à toutes subrogations et à tous actions et recours de la sécurité sociale.

Article 2

Sous réserve des dispositions des Articles 3, 4 et 5, la loi applicable est la loi interne en vigueur au lieu où l'accident est survenu.

Lorsque l'accident n'est pas survenu entièrement sur le territoire d'un seul Etat, la loi applicable est celle du système juridique le plus approprié, à la lumière de toutes les circonstances de l'accident [et de ses conséquences].

Article 3

Sous réserve des dispositions des Articles 4 et 5, lorsque l'auteur de l'accident et le propriétaire du véhicule avaient tous deux, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le même Etat que la victime, la loi applicable à leur responsabilité envers cette dernière est la loi interne de cet Etat.

Lorsqu'il y a plusieurs auteurs de l'accident, la loi interne de l'Etat de la résidence habituelle n'est applicable que si

Draft Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents

Adopted by the Special Commission on the 4th of May, 1968

The States signatory to the present Convention,

Desiring to establish common provisions on the applicable law in tort concerning traffic accidents,

Have resolved to conclude a Convention to this effect and have agreed upon the following provisions –

Article 1

The present Convention shall determine the law applicable to liability in tort arising from traffic accidents.

For the purpose of this Convention, a traffic accident shall mean an accident both involving a vehicle, whether motorised or not, and being connected with traffic on the public highway, in grounds open to the public or in private grounds to which certain persons have right of access.

The present Convention shall not apply –

- 1 to 'products liability';
- 2 to the liability of the owner of, or to that of any other person responsible for the maintenance of, a way open to traffic;
- 3 to vicarious liability, with the exception of the liability of an owner of the car, or of a principal, or of a master;
- 4 to recourse actions among persons liable, to all questions of subrogation, and to all actions and recourse by national insurance (sécurité sociale).

Article 2

Subject to the provisions of Articles 3, 4 and 5, the applicable law shall be the internal law of the place of the accident.

Whenever the place of the accident is not entirely within the territory of a single State, the applicable law shall be that of the legal system most appropriate in view of all the circumstances of the accident [and its consequences].

Article 3

Subject to the provisions of Articles 4 and 5, whenever both the author of the accident and the owner of the vehicle at the time of the accident had their habitual residence in the same State as the victim, the law applicable to the liability of the victim shall be the internal law of that State.

Whenever there were several authors of the accident, the internal law of the State of the habitual residence shall

les auteurs, les propriétaires des véhicules et la victime avaient tous au moment de l'accident leur résidence habituelle dans ledit Etat.

Lorsqu'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles.

[Lorsqu'il y a plusieurs auteurs et plusieurs victimes, la loi interne de l'Etat de la résidence habituelle n'est applicable que si les auteurs, les propriétaires des véhicules et les victimes avaient tous, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans ledit Etat.]

Article 4

En cas de transport bénévole, lorsque le passager d'une part et le conducteur ou le propriétaire du véhicule d'autre part avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le même Etat, la loi applicable à leurs rapports mutuels est la loi interne de cet Etat.

Lorsqu'il y a plusieurs victimes parmi les passagers, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles.

A défaut de résidence habituelle commune dans le sens des alinéas précédents, la loi applicable est celle qui est déterminée par des facteurs tels que le lieu de l'accident, le lieu d'immatriculation du véhicule, le but commun du voyage ou d'autres liens existant entre les parties.

Variante de l'alinéa 3:

A défaut de résidence habituelle commune au sens des alinéas précédents, la loi applicable est la loi interne du lieu d'immatriculation du véhicule; néanmoins si le passager avait au moment de l'accident sa résidence habituelle dans l'Etat du lieu de l'accident la loi applicable est la loi interne de cet Etat.

[Article 5]

[[Première variante:

En cas de transport à titre onéreux, lorsque le passager d'une part et le conducteur ou le propriétaire du véhicule d'autre part avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le même Etat, la loi applicable à leurs rapports mutuels est la loi interne de cet Etat.

Lorsqu'il y a plusieurs victimes parmi les passagers, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles.

A défaut de résidence habituelle commune au sens des alinéas précédents, la loi applicable est celle qui est déterminée par des facteurs tels que le lieu de l'accident, le lieu d'immatriculation du véhicule, le but commun du voyage ou d'autres liens existant entre les parties.

Deuxième variante:

En cas de transport à titre onéreux, la loi applicable à la responsabilité née du transport est la loi interne de l'Etat où la victime de l'accident a commencé son voyage [ou avait l'intention de le terminer], lorsque la personne responsable avait sa résidence habituelle dans ce même Etat et que le véhicule y était immatriculé.]]

Article 6

La loi déclarée applicable détermine notamment:
1 les conditions et l'étendue de la responsabilité;

only be applicable if the authors, the owners of the vehicles and the victim all had their habitual residence in that State at the time of the accident.

Whenever there were several victims, the applicable law shall be determined separately for each individual victim.

[Whenever there were several authors and several victims, the internal law of the State of the habitual residence shall only be applicable if the authors, the owners and the victims all had their habitual residence in that State at the time of the accident.]

Article 4

In the case of gratuitous transport, when the passenger on the one hand and the driver or the owner of the vehicle on the other hand had their habitual residence in the same State at the time of the accident, the law applicable amongst themselves shall be the internal law of that State.

Whenever there were several victims among the passengers, the applicable law shall be determined separately for each individual passenger.

In the absence of the habitual residence required in the preceding paragraphs, the applicable law shall be that indicated by such other factors as the place of the accident, the place of registration of the vehicle, the common purpose of the journey or other relevant links between the parties.

Alternative to para 3 –

In the absence of the habitual residence required in the preceding paragraphs of this Article, the applicable law shall be the internal law of the place of registration of the vehicle; nevertheless, if the passenger had, at the time of the accident, his habitual residence in the State of the place of the accident, the applicable law shall be the internal law of that State.

[Article 5]

[[First alternative –

In the case of non-gratuitous transport, when the passenger on the one hand and the driver or the owner of the vehicle on the other hand had their habitual residence in the same State at the time of the accident, the law applicable amongst themselves shall be the internal law of that State.

Whenever there were several victims among the passengers, the applicable law shall be determined separately for each individual passenger.

In the absence of the habitual residence required in the preceding paragraphs, the applicable law shall be that indicated by such other factors as the place of the accident, the place of registration of the vehicle, the common purpose of the journey or other relevant links between the parties.

Second alternative –

In the case of non-gratuitous transport, the law applicable to liability arising from the transport shall be the internal law of the State where the victim of the accident had begun his journey [or intended to complete it], when the person liable had his habitual residence in the same State, and when the vehicle was registered there.]]

Article 6

The applicable law shall determine, in particular –
1 the grounds and extent of liability;

- 2 les causes d'exonération et de partage de la responsabilité;
- 3 l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation;
- 4 les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi;
- 5 la responsabilité du commettant du fait de son préposé;
- 6 les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai;
- 7 le droit propre de la victime et des autres personnes lésées contre l'assureur du responsable; ce droit existe également s'il est admis par la loi interne de l'Etat du lieu de l'accident.

Dans la détermination de la responsabilité il doit être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

Article 7

Au sens de la présente Convention, on entend:

- 1 par propriétaire d'un véhicule soumis à l'immatriculation, la personne au nom de laquelle il est immatriculé;
- 2 par résidence habituelle, s'il s'agit d'une personne morale, [le siège social réel] de celle-ci.

Article 8

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 6, lorsqu'elle a son propre système juridique.

- 2 the grounds of immunity and the division of liability;
- 3 the existence and kinds of damage capable of reparation;
- 4 the persons suffering damage who have a claim to recovery in their own right;
- 5 the liability of a principal for the acts of his agent or of a master for the acts of his servant;
- 6 prescription and limitation;
- 7 the right of the victim and of other persons injured to claim directly against the insurer of the person liable; this right shall also exist if it is conferred by the internal law of the place of the accident.

In the determination of liability account shall be taken of rules relating to the control and safety of traffic which were in force at the place and time of the accident.

Article 7

For the purpose of the present Convention –

- 1 the 'owner' of a vehicle which is subjected to registration shall mean the person in whose name it is registered;
- 2 the 'habitual residence' of a legal person shall mean [its administrative headquarters.]

Article 8

Every territorial entity forming part of a State having a non-unified legal system shall be considered as a State for the purpose of Articles 2 to 6, when it has its own legal system.

Rapport de la Commission spéciale

ETABLI PAR M. E. W. ESSÉN

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 (délits et quasi-délits) à l'ordre du jour de la Onzième session (1968) ou d'une des Sessions suivantes (Acte Final, Partie B, sous IV, 1 a).

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 *Mémorandum 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, dont la composition est indiquée en tête du présent document, 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 a nommé 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. C'est au cours de la deuxième session que le soussigné a été chargé de la tâche honorifique de rédiger le présent Rapport. Un Observateur de la Communauté Economique Européenne a assisté aux travaux de la Commission.

4 Au cours de sa première session, la Commission spéciale a examiné deux questions étroitement reliées:

— Celle de savoir si une convention sur tout ou une partie du domaine des actes illicites a des chances d'aboutir.

— Celle de savoir si ces chances peuvent être augmen-

tées par une limitation du domaine à certaines catégories d'actes illicites.

Pour apprécier ces chances, la Commission spéciale s'est livrée à une discussion des domaines à traiter en premier lieu et à un débat plus approfondi sur certaines questions soulevées par des exemples topiques. Ces discussions ont abouti à la rédaction d'un document intitulé *Conclusions de la Commission spéciale en matière d'actes illicites*, qui a été envoyé aux Gouvernements des Etats membres.

Ces délibérations ont permis à la Commission spéciale d'arriver à la conclusion que dans plusieurs domaines un résultat positif n'est nullement exclu, encore que des discussions ultérieures sur un grand nombre d'éléments s'imposent.

Pour ce qui concerne l'objet des travaux futurs de la Conférence, la Commission spéciale a classé les divers types d'actes illicites sous trois rubriques: ceux qu'il convient de retenir pour l'immédiat, ceux dont un examen futur n'est pas exclu, et ceux dont l'étude est déconseillée.

4.1 Sont éliminées, en règle générale, toutes les matières faisant déjà l'objet des travaux d'autres organisations intergouvernementales spécialisées, telles que le droit maritime, fluvial, aérien, ferroviaire, le droit de la propriété intellectuelle, le droit nucléaire (sauf pour les matières laissées intentionnellement hors du champ d'application des Conventions).

Sont en outre éliminées les matières qui par les liens étroits qu'elles ont avec le droit administratif, social ou économique se rattachent à d'autres domaines du droit et répondent à d'autres normes de conflit (droit du travail, concurrence déloyale, lois sur la libre concurrence, droit professionnel).

Enfin sont écartées toutes les questions liées au droit de famille telles que les droits d'un époux envers son conjoint, la rupture des fiançailles, le droit au nom lié, dans les Pays où il est reconnu, au statut personnel, et tous les actes illicites appartenant au droit public.

4.2 Les matières dont un examen futur n'est pas exclu concerne essentiellement les questions de la diffamation, de l'atteinte à l'honneur des personnes et du respect de la sphère privée. L'étude des ces matières ne sera pas entamée pour l'instant, mais la Commission ne déconseille pas leur examen dans le futur.

4.3 La question des matières qu'il importe de mettre à l'étude en premier lieu, renferme les accidents de la circulation et la responsabilité des fabricants pour leurs produits (*products liability*). La Commission est tombée d'accord sur un ordre de priorité. Les accidents de la circulation seront traités en premier. Ils ont formé l'objet des délibérations de la Session d'avril de la Commission spéciale dont les conclusions sont présentées dans le présent document. La responsabilité des fabricants, qui appelle des études préliminaires additionnelles, sera examinée lorsque l'occasion s'en présentera. ¹

B Aperçu général

1 L'avant-projet de convention élaboré par la Com-

¹ Le Bureau Permanent a préparé à cet effet un Questionnaire sur le droit interne des Etats membres en la matière; ce document a été envoyé aux Gouvernements.

mission spéciale traite uniquement de la loi applicable à la responsabilité civile, délictuelle ou quasi délictuelle, en matière d'accidents de la circulation routière. La question de savoir s'il faut également assortir la convention de règles sur la compétence judiciaire et sur la reconnaissance et l'exécution des jugements en cette matière a été laissée à l'appréciation de la Onzième session.

2 L'avant-projet ne donne que des règles de fond les clauses finales usuelles devant être ajoutées lors de la Onzième session de la Conférence.

L'avant-projet est divisé en huit articles, dont le premier définit le champ d'application de la convention envisagée. Le deuxième article donne la règle principale et les articles 3 à 5 les exceptions à cette règle générale. L'article 6 délimite le domaine de la loi applicable, l'article 7 définit deux notions essentielles de l'avant-projet et l'article 8 traite du problème posé par les pays à système juridique non unifié.

3 *Le champ d'application* de l'avant-projet est, selon l'article premier, de déterminer la loi applicable à la responsabilité civile délictuelle ou quasi délictuelle découlant d'un accident de la circulation routière. Par accident de la circulation routière, l'avant-projet entend tout accident dans lequel est impliqué un véhicule, automobile 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 du champ d'application de l'avant-projet toute question ayant trait à la responsabilité des «fabricants pour leurs produits», à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation et aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant. L'avant-projet ne s'applique pas non plus aux recours entre personnes responsables, aux subrogations et aux actions et recours de la sécurité sociale.

4 Le deuxième article donne la *règle principale* de l'avant-projet, à savoir l'application de la loi du lieu de l'accident, conformément à la pratique de la majorité des Pays membres de la Conférence de La Haye. La 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 Commission spéciale a choisi comme critère déterminant le lieu de l'acte fautif, étant donné qu'il est le plus facile à déterminer. En effet le principe pilote des travaux de la Commission a été de faire une convention destinée, non pas seulement au juge, mais avant tout au justiciable et à son Consul, la quasi-totalité des accidents étant réglée sans intervention du juge. Dès lors, la solution doit être simple, précise et facile à appliquer.

Une règle spéciale a été prévue pour le cas où l'accident n'est pas survenu entièrement sur le territoire d'un seul Etat. Dans ce cas, l'avant-projet consacre le principe du «proper law of the tort», la loi applicable étant celle du système juridique le plus approprié, à la lumière de toutes les circonstances de l'accident.

5 La Commission spéciale n'a pas voulu adopter la règle de l'application de la loi du lieu de l'accident sans exceptions. Pour certains cas d'unité de résidence entre les parties en cause, elle a cru devoir instaurer une réglementation spéciale en faveur de la loi de l'enracinement social de l'acte ainsi défini. Ces exceptions, qui constituent une

contribution nouvelle à la solution des conflits de lois en matière de responsabilité extra-contractuelle, figurent dans les articles 3, 4 et 5.

L'article 4 vise le cas du transport bénévole et l'article 5 le cas du transport à titre onéreux. L'article 3 a trait à tous les autres cas où les personnes impliquées dans l'accident ne se trouvaient pas dans un seul et même véhicule, par exemple en cas de collision entre deux ou plusieurs véhicules ou entre un véhicule et un piéton.

Lorsque, dans un tel cas, l'auteur de l'accident et le propriétaire du véhicule avaient tous deux, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le même Etat que la victime, la loi applicable à leur responsabilité envers cette dernière est la loi interne de cet Etat.

Les articles 2 et 3 de l'avant-projet établissent le principe que toutes les personnes responsables en tant qu'auteurs et propriétaires des véhicules, d'un et même accident, sont soumises à la même loi en ce qui concerne leur responsabilité envers la victime (*le principe d'unité*). Ce principe comporte l'avantage que la responsabilité sera appréciée d'après la même loi pour tous, de sorte qu'il n'y ait pas de différence en ce qui concerne par exemple les conditions de la responsabilité ou ses limitations.

S'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles. Dans ce cas, il y a donc pluralité de lois applicables par rapport aux victimes prises globalement, mais unité dans les rapports entre chaque victime et le ou les auteurs.

Les articles 4 et 5 règlent les rapports entre le passager d'une part et le conducteur ou le propriétaire du véhicule d'autre part, en cas de transport bénévole (article 4) ou onéreux (article 5). Cette distinction a été opérée eu égard à la législation de certains pays, où elle est décisive pour le problème de savoir s'il s'agit d'un rapport contractuel ou extra-contractuel.

En cas de *transport bénévole*, lorsque le passager d'une part et le conducteur ou le propriétaire du véhicule d'autre part avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le même Etat, la loi applicable à leurs rapports mutuels est la loi interne de cet Etat.

Lorsqu'il y a plusieurs victimes la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles.

A défaut de résidence habituelle commune, la loi applicable est déterminée soit selon des principes rappelant «the proper law of the tort», soit par référence au lieu d'immatriculation du véhicule.

L'article 4 est donc construit d'une manière différente de l'article 3. Ce dernier article prévoit une exception de la règle générale de l'article 2, avec un critère qui, s'il n'intervient pas, fait rentrer le cas dans le système du principe général de la loi du lieu de l'accident. Dans l'article 4 par contre, il y a un critère primaire assorti d'un critère subsidiaire qui est absolu et qui exclut presque entièrement tout retour au principe général.

En ce qui concerne le *transport à titre onéreux*, la Commission spéciale a estimé utile de présenter deux variantes. La première variante de l'article 5 reprend presque intégralement le texte proposé pour l'article 4.

Aux termes de la deuxième variante de l'article 5, la loi applicable à la responsabilité née du transport à titre onéreux est la loi interne de l'Etat où la victime de l'accident a commencé son voyage [ou avait l'intention de le terminer], lorsque la personne responsable avait sa résidence habituelle dans ce même Etat et que le véhicule y était immatriculé.

A l'instar de la première variante, la deuxième variante consacre donc le principe de pluralité de lois applicables en ce qui concerne les rapports entre chaque victime et les personnes responsables envers elle.

6 L'article 6 précise le domaine de la loi applicable. La

Commission spéciale 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 déclarée applicable détermine par exemple les conditions et l'étendue de la responsabilité, les causes d'exonération, l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation, les personnes ayant droit à réparation, la responsabilité du commettant du fait de son préposé, les prescriptions et le droit propre de la victime et des autres personnes lésées contre l'assureur du responsable.

En outre, l'article 6 précise que dans la détermination de la responsabilité, il doit être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

7 L'article 7 donne des *définitions* du terme «propriétaire d'un véhicule» et de la notion de la résidence habituelle d'une personne morale.

8 La Commission spéciale a ensuite estimé nécessaire de donner une solution au problème posé par les *pays à système juridique non unifié* et propose, dans l'article 8, que toute unité territoriale faisant partie d'un Etat à système juridique non unifié sera considérée comme un Etat pour l'application des articles 2 à 6, lorsqu'elle a son propre système juridique.

9 Il y a lieu de signaler enfin que la Commission n'a pas pris position sur la question de savoir si la convention devait avoir le statut d'une loi uniforme, applicable dans les Etats contractants même si l'accident a eu lieu dans un pays tiers, ou s'il fallait restreindre son champ d'application aux seuls cas où l'accident est survenu sur le territoire d'un Etat contractant. Il incombe donc à la Onzième session de se prononcer sur ce problème.

C Commentaire des 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 l'avant-projet de 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. L'avant-projet ne donne que des règles destinées à résoudre les conflits de lois relatifs à la responsabilité civile, délictuelle ou quasi délictuelle, en matière d'accidents de la circulation routière. En adoptant cette restriction, la Commission s'est laissé guider par la considération que ce sont là les actes illicites les plus fréquents et dont la nécessité 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 facilement à l'unification. En effet, les chances de parvenir à un accord mutuel semblent plus fortes si la convention envisagée se restreint à ces hypothèses qui présentent un grand intérêt pratique.

2 En outre, il ressort du préambule que l'avant-projet n'a trait qu'à la désignation de la loi applicable. La question de savoir s'il faut également donner des règles sur la compétence judiciaire et sur la reconnaissance et l'exécution des jugements en cette matière a été laissée, comme nous l'avons mentionné plus haut, à l'appréciation de la Onzième session.

Article premier

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

2 Reprenant les formules du préambule, *l'alinéa premier* statue que l'avant-projet de convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile délictuelle ou quasi délictuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

2.1 La Commission n'a pas pris position sur la question de savoir si la convention devait avoir le statut d'une loi uniforme, applicable dans les Etats contractants même si l'accident a eu lieu dans un pays tiers, ou s'il fallait restreindre son champ d'application aux seuls cas où l'accident est survenu sur le territoire d'un Etat contractant. Toutefois, il y a lieu de signaler qu'étant donné que le texte de la Commission spéciale n'aborde pas ce problème, il s'ensuit que les Etats contractants seront obligés, dans l'état actuel du texte, d'appliquer les dispositions de la convention comme faisant partie de leur droit international privé en général; les règles de la convention seraient donc applicables, dans chaque Etat contractant, à tout accident, même s'il est survenu sur le territoire d'un pays tiers. C'est à la Onzième session de se prononcer sur le problème et à faire un choix.

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

La question 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 Commission 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 lieu 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 silence de la convention à cet égard.

2.3 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 pour la convention, qui ne s'applique qu'à la responsabilité extra-contractuelle. Pour exprimer cette notion, la Commission a employé, sur demande des experts représentant des systèmes juridiques basés sur le Code Napoléon, le terme de responsabilité «délictuelle ou quasi délictuelle». La responsabilité délictuelle étant fondée sur la faute intentionnelle et la responsabilité quasi délictuelle sur la faute non intentionnelle (la faute d'imprudence ou de négligence), ces deux notions sont synonymes de *dolus* et de *culpa*. En anglais a été employé l'expression «liability in tort», qui ne peut donner lieu à équivoque.

2.4 Comme la convention se limite à la responsabilité extra-contractuelle, le problème de la qualification surgit. La Commission 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.

2.5 Cette solution a l'inconvénient d'ouvrir la porte à

une application divergente de la convention dans des pays différents. Ainsi par exemple, dans beaucoup de pays la responsabilité du transporteur, en cas de transport à titre onéreux, est contractuelle; en l'absence d'une disposition contraire dans la convention, ces pays admettront que la convention est inapplicable. D'autres pays, considérant que la responsabilité du transporteur peut être délictuelle ou qu'elle est à la fois délictuelle et contractuelle, appliqueront la convention (V. également *infra* sous article 5 No 3). Afin d'éviter une telle application boiteuse de la convention, il a été proposé d'ajouter au premier alinéa une disposition aux termes de laquelle l'existence d'un contrat de transport n'exclut pas l'application de la convention, sauf dans les cas où le contrat règle expressément la question de la responsabilité. Toutefois, cette proposition n'a pas été retenue.

2.6 La convention ne se prononce pas non plus sur le problème dit du cumul des responsabilités contractuelle et délictuelle. En conséquence, si la victime a une option entre une action contractuelle et une action délictuelle, elle peut agir à son choix sur la base de chacune des lois applicables. 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 Toutefois, la notion d'accident n'a pas été définie. Elle a été prise au sens courant du mot, à savoir un événement dommageable.

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.

3.3 Le terme «*impliqué*» (tout accident dans lequel est impliqué un véhicule) 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. Ainsi une collision entre deux chevaux portant des cavaliers devrait pouvoir être prise en considération. 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.

3.5 L'accident doit être lié à la *circulation*¹. Ce lien implique en général que l'un des véhicules ou l'une des personnes impliquée dans l'accident soit en mouvement. Tel est le cas lorsque 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 sans causer de préjudice aux usagers de la voie publique.

L'expression «lié à la circulation» a donc un sens large et la Commission spéciale s'attend à ce qu'il lui soit donné une interprétation extensive. Elle n'implique pas l'exigence d'un lien de causalité. Cette dernière question est traitée dans l'article 6.

3.6 En formulant la définition du lieu de l'accident, la Commission spéciale 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 l'avant-projet 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. Par contre, elle exclut les maisons privées.

3.7 La définition ne mentionne pas les personnes intéressées. Elle est donc en principe applicable à toute personne impliquée dans l'accident, directement ou indirectement, comme l'auteur du dommage, le propriétaire du véhicule, l'assureur, le commettant, etc.

4 Toutefois, il a été jugé utile d'exclure la responsabilité de certaines personnes du champ d'application de la convention envisagée. L'exclusion figure dans *l'alinéa trois* qui donne en quatre numéros une délimitation négative du domaine de l'avant-projet. La loi déclarée applicable en vertu de l'avant-projet de convention ne détermine pas la loi applicable aux conditions et à l'étendue de la responsabilité d'une telle personne. Il en résulte aussi que la faute, vu la résidence habituelle d'une telle personne, n'entre pas en ligne de compte pour déterminer la loi applicable à la responsabilité résultant d'un accident de la circulation.

4.1 D'après le No 1 de l'alinéa trois, la convention envisagée ne s'applique pas à la responsabilité des fabricants pour leurs produits. La Commission spéciale a pris cette notion au sens large, y compris la responsabilité du vendeur, de l'importateur et du garagiste qui commet une faute causant ultérieurement un accident. La Commission spéciale a estimé que le particularisme

¹ La Commission n'a pas défini la notion de *circulation*. Le Rapporteur signale qu'au cours des travaux relatifs à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de circulation routière le Comité d'Experts du Conseil de l'Europe avait remoncé à interpréter le terme *circuler*. Il avait cependant reconnu que le terme était applicable aux véhicules en stationnement sur la voie publique.

de la matière s'oppose à ce que la convention sur les accidents de la circulation cherche à couvrir également les responsabilités des fabricants de véhicules automobiles pour les dommages causés par les vices de leurs produits. En outre, il y a lieu de signaler que le Bureau Permanent a envoyé aux Gouvernements un Questionnaire sur la responsabilité des fabricants pour leurs produits, dont les réponses devront être accessibles à la Onzième session. Celle-ci se trouvera donc, à la lumière de ces réponses, mieux qualifiée pour prendre une décision définitive sur l'opportunité d'exclure cette matière de la convention. En outre la définition de l'exception en sera d'autant facilitée.

4.2 Selon le No 2 de l'alinéa trois, l'avant-projet ne s'applique pas à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue à son entretien. Etant donné que c'est dans la plupart des cas la responsabilité d'un service public d'un Etat qui se pose, il a été estimé préférable de laisser cette matière en dehors du domaine de l'avant-projet.

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.

La législation de certains pays opère une distinction entre la responsabilité pour le maintien de la route en bon état et la responsabilité pour la sécurité sur la route; l'expression «tenue à son entretien» doit être comprise comme visant les deux cas. La XIe session pourrait être plus explicite à cet égard.

4.3 Aux termes du No 3 de l'alinéa trois, l'avant-projet de 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, l'inclusion de ces questions dans l'avant-projet causerait trop de difficultés. De plus, la question de la responsabilité des parents du fait de leurs enfants ou du mari pour sa femme etc. touche au droit de la famille et il a été estimé inopportun de régir ceci par la convention envisagée.

4.4 La notion de responsabilité du fait d'autrui n'a pas été définie dans l'avant-projet. 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. Il y a lieu de signaler que reste dans le domaine de la convention tout ce qui a trait à la responsabilité du fait des choses, dont l'exemple le plus pratique dans ce contexte est la responsabilité du propriétaire d'un animal pour le dommage causé par celui-ci.

4.5 L'exclusion de la responsabilité des parents du fait de leurs enfants ne signifie pas que l'avant-projet ne serait jamais applicable aux accidents produits par des enfants. Ces accidents sont couverts, mais la résidence habituelle des parents ne sert pas, dans les cas visés aux articles 3 à 5, à la détermination de la loi applicable à la responsabilité et la loi déclarée applicable en vertu de la convention envisagée ne gouverne pas, en vertu de la convention, la question de savoir si et dans quelle mesure il y a responsabilité des parents du fait de l'en-

fant (mais rien n'empêche que le droit commun soumette ces questions à la même loi). Par ailleurs, si les parents sont propriétaires du véhicule, leur responsabilité sera couverte de ce chef. De même, si le père est le commettant de son fils mineur, les dispositions de l'article 6, No 5 peuvent être applicables.

4.6 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 – serait entièrement couverte par l'avant-projet.

Il y a lieu de signaler que l'article 7 contient une définition du terme *propriétaire du véhicule*. En cas de véhicule soumis à l'immatriculation, est réputée propriétaire, au sens de l'avant-projet, la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé. Ainsi cette notion couvre celui qui dans certains pays, par exemple l'Autriche et la Suisse, est nommé «détenteur».

(V. *infra* sous article 7 No 2.1)

4.7 La Commission a été d'avis qu'il faudrait également que l'avant-projet s'applique, par dérogation à l'exception du No 3, à la responsabilité du commettant du fait de son préposé, auteur d'un accident. Toutefois il a été décidé, par sept voix (les Experts d'Autriche, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, du Portugal, de la Suède et de la Suisse) contre quatre (les Experts de la Belgique, du Luxembourg, de la Norvège et du Royaume-Uni) et deux abstentions (les Experts de la République Fédérale d'Allemagne et des Etats-Unis), de ne pas prendre en considération la résidence du commettant pour la détermination de la loi applicable. Il y a lieu de souligner que la portée pratique de cette décision est limitée, étant donné qu'il est assez rare que le commettant ne soit pas aussi le propriétaire du véhicule. Ainsi le résultat de la réglementation est que la loi déclarée applicable en vertu de l'avant-projet à la responsabilité d'un préposé, auteur d'un accident, détermine également, selon l'article 6, No 5, la responsabilité du commettant de ce fait.

4.8 Il y a lieu de signaler ici, à l'intention de la Onzième session, qu'il a été proposé d'insérer l'article 7 dans l'article premier, comme un nouvel alinéa entre les alinéas deux et trois actuels.

5 Le No 4 de l'alinéa trois dispose que l'avant-projet de convention ne s'applique pas aux recours entre personnes responsables, à toutes subrogations et à toutes actions et recours de la sécurité sociale.

5.1 L'avant-projet admet, dans les articles 4 et 5, qu'en cas de pluralité d'auteurs d'un seul accident, la responsabilité des différents coauteurs peut être régie par des lois différentes. Dans ce cas, le problème de la loi applicable au recours entre les coauteurs devient d'une complexité telle que la Commission a estimé préférable, par 8 voix contre 2 et 2 abstentions, de la laisser de côté. En adoptant cette solution, la Commission a également pris en considération le fait que le problème des recours entre coresponsables est, dans la Common Law, considéré comme de nature quasi contractuelle.

L'avant-projet de 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. Toutefois, il y a lieu de remarquer que ce problème a quand même reçu une réponse partielle par le biais de l'avant-projet, dans la mesure où le montant pour lequel un recours est possible est défini par la loi de la responsabilité. En

effet, le recours ne peut semble-t-il jamais dépasser le montant pour lequel la personne objet de ce recours est déclarée responsable.

5.2 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 dédommagée, 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 Commission spéciale a décidé, par 12 voix et une abstention, de les exclure expressément du champ d'application de la convention envisagée.

5.3 La même solution a été adoptée pour les assurances sociales, à la suite d'un exposé de M. Huss, Expert luxembourgeois, qui a fait ressortir la complexité de ces problèmes. Ainsi l'avant-projet ne s'applique pas non plus aux actions et recours de la sécurité sociale.

Article 2

1 L'alinéa premier de l'article 2 donne la règle principale de l'avant-projet, à savoir l'application de la loi du lieu de l'accident.

1.2 En consacrant ainsi la solution classique, en matière d'actes illicites, de l'application de la *lex loci delicti commissi*, l'avant-projet 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, la France, la Grèce, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la Suède, la Suisse et probablement aussi la Finlande. Aux Etats-Unis, la compétence de la loi locale a également été affirmée depuis longtemps d'une manière générale; toutefois, l'arrêt récent dans *Babcock v. Jackson* (*Colombia Law Review* 1963, 1212 ss.) peut avoir changé la situation.

1.3 En adoptant cette règle, la Commission spéciale ne s'est pas fondée tant sur les motifs théoriques en son appui – et qui peuvent être réduits 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 que le fait juridique lui donne naissance – que par le 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 Commission, 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 aux Experts par M. Panchaud, a démontré qu'en Suisse, sur 1.000 cas d'accidents avec dommages, 995 sont réglés sans intervention du juge. Dès lors, la solution doit être précise et pratique.

1.4 Un des avantages d'une convention limitée aux accidents de la circulation routière réside dans le fait que la détermination du lieu de l'acte ne prête guère à difficulté, le lieu de l'acte fautif étant presque toujours le même que celui où s'est produit le dommage. L'hypothèse exceptionnelle d'une dissociation entre ces deux éléments ne mérite pas, de l'avis de la Commission, une réglementation spéciale. Vu cette considération et étant donné que le lieu de l'acte fautif est le plus facile à déterminer en matière d'accidents de la circulation, la Commission l'a choisi comme critère principal pour la détermination de la loi applicable, même dans les cas

rare où le dommage s'est réalisé ailleurs qu'au lieu de l'acte fautif. La loi applicable est donc la loi du lieu du fait dommageable, à savoir le lieu de la faute ou de l'acte d'où découle la responsabilité. Pour exprimer cette idée, la Commission spéciale s'est référée à la loi en vigueur au lieu où 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 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 devrait être incompétente, bien que le dommage se soit produit au Luxembourg, le fait dommageable s'étant produit en Belgique.

1.5 L'alinéa premier spécifie que la loi applicable est la loi *interne* en vigueur au lieu où 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 alinéa, 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 toute possibilité de renvoi. Cette solution s'impose d'autant plus qu'il y a plusieurs Etats qui n'admettent pas le renvoi; la convention, en réservant le jeu du renvoi, risquerait d'aboutir à des résultats différents suivant que la loi du juge saisi admettrait ou non le renvoi. Le souci d'uniformité de décisions conduit donc aussi à exclure ce mécanisme.

1.6 La Commission spéciale s'est bornée à régler le problème de conflits des lois dans l'espace. Le problème de conflit des lois dans le temps a été laissé hors de l'avant-projet; il est donc soumis aux dispositions transitoires de la loi déclarée applicable en vertu de l'avant-projet. Toutefois, étant donné que le libellé de l'alinéa premier peut induire en erreur à ce sujet en se référant à la loi *interne en vigueur* au lieu où l'accident est survenu, nous pensons qu'il serait désirable d'amender le texte se référant à la loi interne de l'Etat où l'accident est survenu.

1.7 La Commission spéciale n'a pas voulu adopter la règle de l'application de la *lex loci delicti commissi* sans exceptions. Pour certains cas d'unité de résidence entre les parties en cause, elle a cru devoir instaurer une réglementation spéciale en faveur de la loi de l'enracinement social de l'acte ainsi défini. Ces exceptions, qui constituent une contribution nouvelle à la solution des conflits de lois en matière de responsabilité extra-contractuelle, figurent dans les articles 3, 4 et 5.

2 Une autre exception du principe de l'application de la loi du lieu de l'accident est donnée dans le deuxième alinéa de l'article 2. Dans les cas où les dispositions des articles 3, 4 et 5 ne sont pas applicables et où l'accident n'est pas survenu entièrement sur le territoire d'un seul Etat, la loi applicable est celle du système juridique le plus approprié, à la lumière de toutes les circonstances de l'accident (et de ses conséquences). Cette disposition, qui a été insérée à la demande de l'Expert britannique et avec l'appui de l'Expert des Etats-Unis, consacre dans un domaine très limité et d'une manière restreinte le principe du «proper law of the tort», dont on trouve un écho dans

la récente décision *Boys v. Chaplin* [1968] ALL. E.R. 283¹.

2.1 Le champ d'application des dispositions du deuxième alinéa est limité aux cas où l'accident n'est pas survenu entièrement sur le territoire d'un seul Etat. 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. Par contre, la règle n'est pas applicable si l'accident a seulement produit des effets dans plusieurs Etats (comme c'était le cas de l'accident de Martelange, cité sous No 1.4 ci-dessus, où le fait dommageable avait eu lieu clairement en Belgique), ou bien s'il n'a pas été possible de localiser l'accident à un endroit précis, mais qu'il est certain qu'il a eu lieu dans un seul pays.

2.2 L'alinéa ne détermine pas clairement la loi applicable, mais se réfère uniquement au système juridique le plus approprié à la lumière de toutes les circonstances de l'accident et de ses conséquences. Toutefois, de l'avis de la majorité des Experts, on ne devrait pas pouvoir prendre en considération une loi autre que celle d'un des Etats sur le territoire duquel l'accident est survenu. De l'avis de ces Experts, il importe de tenir compte seulement des faits concomitants à l'accident et non des conséquences postérieures. Etant donné que la référence aux conséquences de l'accident aura pour effet que la loi applicable pourra être une loi autre que celle d'un Etat directement impliqué dans l'accident, les mots «et de ses conséquences» ont été mis entre crochets sur la demande de ces Experts.

Article 3

1 Les articles 3, 4 et 5 donnent des exceptions du principe général, contenu dans l'alinéa premier de l'article 2 de l'avant-projet, de l'application de la loi du lieu de l'accident. Ces exceptions sont essentiellement fondées sur l'existence d'une communauté de résidence des parties en cause.

2 L'article 4 vise le cas du transport bénévole et l'article 5 le cas du transport à titre onéreux. L'article 3 a trait à tous les autres cas où les personnes impliquées dans l'accident ne se trouvaient pas dans un seul et même véhicule. Cet article couvre donc par exemple le cas de collision entre deux ou plusieurs véhicules ou celui de collision entre un véhicule et un piéton. L'article est d'allure analytique, traitant séparément des hypothèses différentes de complexité croissante.

3 L'alinéa premier de l'article 3 de l'avant-projet traite de l'hypothèse où il y a un seul auteur de l'accident et une seule victime. Si ces deux personnes avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le même Etat, c'est la loi interne de cet Etat qui, de l'avis unanime de la Commission spéciale, devrait être applicable à la responsabilité de l'auteur envers la victime. Vu le fait que, si un véhicule automoteur est

impliqué dans l'accident, c'est en général la responsabilité plus sévère du propriétaire du véhicule qui est mise en cause, la Commission spéciale a jugé utile de prendre en considération également la résidence habituelle du propriétaire pour la détermination de la loi applicable. Afin que l'exception contenue dans l'alinéa premier joue, il faut donc unité de résidence entre l'auteur, le propriétaire et la victime. Cette unité de résidence aura comme conséquence l'unité de compétence législative en ce qui concerne la responsabilité de l'auteur et du propriétaire envers la victime.

Le problème de la prise en considération du propriétaire du véhicule a suscité un débat vif. Supposons que deux personnes résidant au Japon ont un accident en Belgique. L'auteur a loué la voiture en Belgique; le loueur réside en Belgique. Trois opinions se sont dégagées à propos de cet exemple. De l'avis de certains Experts, on devrait revenir à la loi du lieu de l'accident, étant donné qu'il n'y avait pas unité de résidence entre l'auteur, la victime et le propriétaire. Selon l'Expert néerlandais au contraire, on devrait appliquer au loueur la loi régissant la responsabilité du conducteur; en l'espèce c'était la loi japonaise. De l'avis de l'Expert norvégien, on devrait étendre à tous les intéressés la loi de la résidence commune, chaque fois qu'elle existait entre la victime et soit l'auteur, soit le propriétaire. En l'espèce cela conduirait au même résultat que la position de l'Expert néerlandais mais sur un fondement différent. Les deux dernières propositions ont été rejetées, la proposition norvégienne par 10 voix contre 2 et une abstention, et la proposition de l'Expert néerlandais par 7 voix contre 3 et 3 abstentions. Ensuite la Commission spéciale s'est prononcée pour l'unité de la loi applicable dans les rapports entre la victime et le conducteur et entre la victime et le propriétaire du véhicule. Cette décision a été prise par 7 voix (les Experts autrichien, belge, français, luxembourgeois, portugais, britannique et suédois) contre 5 (les Experts américain, italien, norvégien, néerlandais et suisse) et une abstention (l'Expert allemand).

3.1 La considération prépondérante qui a amené la Commission spéciale à proposer la règle de l'alinéa premier est que, dans un tel cas, toutes les conséquences juridiques de l'accident se dérouleront en général dans un même pays, à savoir le pays de la résidence commune des parties. En outre, si la victime, l'auteur et le propriétaire du véhicule possèdent une résidence commune, ils vivent dans les mêmes conditions de vie et l'on pourra plus facilement déterminer la nécessité de l'indemnité et la possibilité pour l'auteur de payer cette indemnité. De plus, cette règle tend à faire coïncider la loi applicable avec la *lex fori*, dans la mesure où le tribunal de la résidence du défendeur, auteur du dommage, sera souvent actionné.

3.2 En adoptant ce principe, la Commission spéciale a estimé inutile de demander qu'il y ait en outre un lien social préétabli entre les parties. En effet, le facteur de prévisibilité ne doit pas jouer un rôle décisif en matière de responsabilité extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

3.3 Une proposition tendant à introduire comme critère la nationalité commune des parties n'a pas été retenue. Contrairement à la notion de résidence habituelle, ce critère n'a pas nécessairement un rapport avec les conséquences du dommage, étant donné qu'il arrive de plus en plus souvent qu'une personne réside ailleurs que dans le pays dont elle est la ressortissante. De plus, l'adoption de ce critère serait contraire à la pratique de la Conférence de La Haye qui s'efforce d'arriver à un

¹ Dans cette décision il s'agissait d'une collision survenue à Malte entre deux ressortissants britanniques domiciliés et résidant normalement en Angleterre et qui effectuaient leur service militaire à Malte. La loi maltaise n'accordant pas de réparation pour le *præteritum doloris* alors que la loi anglaise répare un tel dommage, il a été fait application de la loi anglaise qui, selon Lord Denning, était 'the law of country with which the parties had the most significant connexion' (viz. the 'proper law of the tort').

On notera que la règle principale de l'article 3 aurait donné au cas d'espèce une solution identique tout en recourant à un critère rigide.

compromis entre les pays soutenant le principe de domicile et ceux qui préfèrent le principe de la nationalité, en choisissant comme critère la résidence habituelle. Ce dernier terme représente exclusivement une notion de fait et doit être pris dans son sens courant. Enfin le critère de la nationalité ne peut pas jouer dans le cas de personnes ayant la nationalité d'un Etat fédéral qui résident dans des Etats différents de la Fédération.

3.4 Une proposition de prendre en considération d'autres éléments, comme par exemple l'immatriculation du véhicule, a également été rejetée.

Article 3 No 3.4, deuxième alinéa

Dans cet ordre d'idées il y a lieu de mentionner qu'une proposition de l'Expert belge aux termes de laquelle le conducteur, s'il était un préposé et utilisait un véhicule de son commettant, serait censé, pour l'application de l'avant-projet, avoir sa résidence habituelle dans le pays où le véhicule était immatriculé, a été rejetée par 5 voix (les Experts allemand, autrichien, français, norvégien et suédois) contre 4 voix (les Experts belge, luxembourgeois, néerlandais et suisse) et 3 abstentions (les Experts américain, italien et anglais).

3.5 L'alinéa premier vise le cas simple où il n'y a qu'un auteur de l'accident et une victime. Toutefois, pour que l'exception joue, il faut que non seulement ces deux personnes, mais également le propriétaire du véhicule aient leur résidence habituelle dans un même Etat. En effet, quand il y a question de responsabilité pour la conduite d'un véhicule automoteur, c'est en général la responsabilité du propriétaire qui est mise en cause, étant donné que sa responsabilité est communément plus sévère que celle du conducteur.

3.6 Par *auteur*, la Commission spéciale entend toute personne qui, par son acte ou son omission, sur le plan matériel, a directement provoqué, entièrement ou pour une part, la survenance de l'accident. Le terme a donc un sens restreint et exclut entre autres les personnes visées à l'article premier alinéa trois, comme le fabricant, le vendeur, le garagiste et les personnes qui sont responsables uniquement du fait d'autrui, etc. Vu le libellé de cette disposition, il y a lieu de signaler que le propriétaire du véhicule et le commettant comme tels ne sont pas regardés comme auteurs non plus. L'auteur est en général sur place au moment de l'accident, sauf dans des cas exceptionnels comme par exemple où il a causé l'accident en mettant une bombe à retardement dans une automobile.

3.7 Ainsi qu'il s'ensuit de l'article 6, No 7, l'avant-projet fait une distinction entre la victime et les autres personnes lésées. Par victime au sens de l'avant-projet, la Commission spéciale a entendu la personne directement endommagée, soit physiquement, soit économiquement en tant que propriétaire ou autre ayant droit des biens atteinte par suite de l'accident. La victime se trouve donc en général sur les lieux. La loi déclarée applicable sur la base de la résidence habituelle commune de la victime, de l'auteur et du propriétaire détermine, en vertu de l'article 6 No 4, les autres personnes ayant droit à réparation du dommage.

La XI^e session pourrait peut être prévoir une définition expresse dans ce sens dans la convention afin d'éviter toute équivoque en ce qui concerne la détermination de la loi applicable.

3.8 La définition du terme propriétaire du véhicule est

donnée, pour le cas où le véhicule est soumis à l'immatriculation, à l'article 7 No 1.

La résidence habituelle du propriétaire du véhicule n'est prise en considération que dans les cas où l'on peut mettre en cause la responsabilité du propriétaire envers la victime.

Etant donné que la responsabilité particulière du propriétaire d'un véhicule, qu'elle soit sans faute ou basée sur une présomption, n'est en général prévue que dans l'hypothèse où il s'agit d'un propriétaire d'un véhicule automoteur, nous pensons qu'il serait utile, afin d'éviter toute équivoque, de le préciser dans le texte de l'avant-projet en ajoutant, après le mot «véhicule», le mot «automoteur». Ainsi il serait clair qu'on ne devrait pas prendre en considération la résidence du propriétaire du véhicule par exemple dans le cas où un cycliste, utilisant une bicyclette prêtée ou louée, entre en collision avec un piéton.

3.9 Lorsque l'auteur, le propriétaire et la victime ont tous au moment de l'accident leur résidence habituelle dans un seul et même Etat, c'est la loi interne de cet Etat qui, par dérogation au principe général de l'alinéa premier de l'article 2, s'applique à la responsabilité de l'auteur et du propriétaire envers la victime. Le domaine d'application de la loi compétente est précisé dans l'article 6 de l'avant-projet.

4 *Le deuxième alinéa* de l'article 3 vise le cas où il y a plusieurs auteurs, mais seulement une victime de l'accident. Dans ce cas il faut, en vertu du principe de l'unité précitée (voir sous No 3 ci-dessus), que les auteurs, les propriétaires des véhicules et la victime aient tous eu au moment de l'accident leur résidence habituelle dans le même Etat, pour que la loi interne de cet Etat soit applicable.

Cette décision a été prise en deux étapes. D'abord, prenant en considération seulement les auteurs et la victime, la Commission spéciale s'est prononcée, par 9 voix (les Experts de l'Autriche, de la Belgique, de la France, de l'Italie, du Luxembourg, du Portugal, du Royaume-Uni, de la Suède, de la Suisse) contre 3 (les Experts des Etats-Unis, de la Norvège et des Pays-Bas) et une abstention (l'Expert de la République Fédérale d'Allemagne), en faveur de l'unité de la loi applicable. En ce qui concerne le problème du propriétaire du véhicule, la Commission s'est référée à la décision prise à l'égard de l'hypothèse d'un seul auteur et d'une seule victime (voir No 3 ci-dessus); le même principe a été adopté pour le cas de pluralité d'auteurs.

4.1 Le principe d'unité signifie donc, en cas de pluralité d'auteurs, d'une part qu'il faut unité de résidence entre les auteurs, les propriétaires et la victime et d'autre part que la loi interne du pays de la résidence commune régit la responsabilité de toutes ces personnes envers la victime.

4.2 Pour la notion de coauteur, il y a lieu de se référer à la définition du terme *auteur* (voir No 3.6. ci-dessus).

4.3 Ainsi qu'il s'ensuit du libellé du deuxième alinéa, l'application de cette disposition dépend du fait objectif s'il y a pluralité d'auteurs ou non. Même si la victime met en cause la responsabilité de seulement un des auteurs, la question de la loi applicable est régie par cet alinéa. S'il y a pluralité d'auteurs et s'il y a unité de résidence seulement entre la victime et un des auteurs, la victime ne peut pas échapper à la *lex loci*, applicable en vertu de l'alinéa premier de l'article 2, en assignant seulement son corésident. Sinon, la détermination de la loi applicable dépendrait de l'initiative de la victime, ce qui ouvrirait la possibilité du «forum shopping» de sa part.

L'applicabilité de la règle est donc indépendante de toute considération procédurale.

5 *Le troisième alinéa* de l'article 3 vise le cas où il y a pluralité de victimes et un seul auteur. Ce dernier point ne ressort du texte de l'alinéa trois qu'en le comparant avec l'alinéa quatre, qui traite de l'hypothèse où il y a plusieurs auteurs et plusieurs victimes.

5.1 Lorsqu'il y a un seul auteur de l'accident et plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles en application des dispositions de l'article 2 et de l'article 3 alinéa premier. Si par exemple certaines victimes n'ont pas leur résidence habituelle dans le même pays que l'auteur du dommage, la loi applicable à l'action de chacune des victimes est différente selon qu'elle a ou n'a pas sa résidence habituelle dans le même pays que l'auteur de l'accident.

Ce principe de pluralité de lois applicables a été adopté par 11 voix (les Experts de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, des Etats-Unis, de l'Italie, du Luxembourg, de la Norvège, des Pays-Bas, du Portugal, de la Suède et de la Suisse) contre 2 (les Experts de la France et du Royaume-Uni). En effet, du côté des victimes demandeurs en justice, les différentes actions se séparent plus naturellement que du côté des auteurs, formant parties défenderesses, où l'unité s'impose par des considérations pratiques et procédurales.

6 *Le quatrième alinéa* de l'article 3 a trait à l'hypothèse où il y a plusieurs auteurs et plusieurs victimes.

6.1 Dans l'alinéa trois, il a été admis, pour le cas où il y a plusieurs victimes, qu'il y a pluralité de liens et que chaque action de chaque victime pouvait être appréciée différemment. Mais s'il y a un accident en chaîne avec pluralité de victimes et pluralité d'auteurs, certaines personnes impliquées peuvent être en même temps victime et coauteur. A ce moment, il peut être difficile de séparer les deux cas et on risque d'appliquer à la même personne une loi en tant qu'auteur et une loi différente si on la prend comme victime. Le quatrième alinéa tend à rétablir l'unité dans ce cas en énonçant que la loi interne de l'Etat de la résidence habituelle n'est applicable que si les auteurs, les propriétaires des véhicules et les victimes avaient tous, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans ledit Etat.

6.2 Toutefois, il a été fait valoir que l'alinéa quatre était superflu puisque, si les victimes sont en même temps coauteurs, on tombait sous le cas de la pluralité d'auteurs. Supposons qu'il y ait plusieurs victimes qui soient en même temps coauteurs et qui n'ont pas la même résidence habituelle. Etant donné que ces victimes sont également des coauteurs, il existe des différences entre les résidences habituelles des coauteurs et dès lors c'est la règle générale de la loi du lieu de l'accident qui doit s'appliquer.

En outre, le principe d'unité de l'alinéa quatre est applicable même si aucune des victimes a commis une faute concomitante ou si certaines victimes sont coauteurs alors que d'autres ne le sont pas, ce qui constitue un départ, qui n'a pas été justifié, du principe de pluralité admis dans le troisième alinéa.

6.3 Le quatrième alinéa a été accepté par 6 voix (les Experts de l'Autriche, de la Belgique, de la France, du Luxembourg, du Royaume-Uni et de la Suisse) et 3 abstentions (les Experts de la République Fédérale d'Allemagne, des Etats-Unis et de la Suède). Etant une simple variante, cet alinéa figure entre crochets.

7 En résumé, les articles 2 et 3 de l'avant-projet établissent le principe que toutes les personnes responsables en tant qu'auteurs et propriétaires des véhicules, d'un et même accident, sont soumises à la même loi en ce qui concerne leur responsabilité envers la victime (le principe d'unité). Ce principe comporte l'avantage que la responsabilité sera appréciée d'après la même loi pour tous, de sorte qu'il n'y ait pas de différence en ce qui concerne par exemple les conditions de la responsabilité ou ses limitations. Cela pourra faciliter la solution du problème de recours entre les personnes responsables, même si les actions récursoires tombent en dehors du champ d'application de l'avant-projet et peuvent être soumises à une loi autre que celle désignée par l'avant-projet.

Un désavantage du principe d'unité est que l'exception, basée sur la résidence commune entre la victime et le ou les auteurs, ne jouera pas si l'un des coauteurs a sa résidence habituelle dans un autre pays, sans considération de la question de savoir si la responsabilité de cette personne est sans intérêt pour la victime. Un autre désavantage réside dans le fait que la désignation de la loi applicable entre deux personnes dépendra de l'existence ou de la non-existence d'un coauteur. Ceci pourra causer des difficultés pratiques dans les cas où il n'est pas clair si une tierce personne doit être regardée comme coauteur.

8 L'Expert norvégien a proposé la variante suivante de l'article 3, comportant un principe de pluralité:

«Subject to the provisions of Articles 4 and 5, whenever the person claimed to be liable had an habitual residence in the same State as the victim at the time of the accident, the law applicable to his liability towards the victim and other persons injured on account of the injury to this victim, shall be the internal law of that State.

When more than two persons are involved in the accident as victims or as persons claimed to be liable, the applicable law shall be determined separately for each individual victim and each person claimed to be liable.»

Article 4

1 Les articles 4 et 5 règlent les rapports entre le passager d'une part et le conducteur ou le propriétaire du véhicule d'autre part, en cas de transport bénévole (article 4) ou onéreux (article 5). Cette distinction a été opérée eu égard à la législation de certains pays, comme par exemple la France, où cette distinction est décisive pour le problème de savoir s'il s'agit d'un rapport contractuel ou extra-contractuel.

2 L'article 4 vise le cas du *transport bénévole*. Il envisage uniquement les rapports entre le transporteur, à savoir le conducteur ou le propriétaire du véhicule, et le ou les transportés. Les rapports entre ces personnes et des personnes à l'extérieur du véhicule sont soumis aux dispositions des articles 2 et 3.

3 La notion de transport bénévole ne semble pas varier beaucoup entre les pays. En général, c'est l'existence ou la non-existence d'un contrat entre le transporteur et le transporté qui constitue la ligne de démarcation entre le transport bénévole et le transport onéreux. 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.

De l'avis de la Commission spéciale, il y aurait lieu d'adopter ce dernier point de vue et de traiter la notion de transport bénévole comme un concept autonome dans le cadre de l'avant-projet. Ce concept aurait une portée assez large et pourrait inclure, selon l'adage *de minimis non curat praetor*, par exemple le cas où le transporté a payé un repas au transporteur ou a payé une partie des frais de l'essence.

4 La justification d'une règle spéciale en matière de transport bénévole réside dans le fait que, dans certains pays, la responsabilité du conducteur diffère, en cas de transport bénévole, de la responsabilité générale en matière d'accidents de la circulation routière. Le principe d'une réglementation spéciale en matière de transport bénévole a été accepté par la Commission spéciale par 10 voix contre une voix et deux abstentions.

5 *L'alinéa premier* de l'article 4 énonce la règle qu'en cas de transport bénévole, lorsque le passager d'une part et le conducteur ou le propriétaire du véhicule d'autre part avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le même Etat, la loi applicable à leurs rapports mutuels est la loi interne de cet Etat.

5.1 L'alinéa premier traite de la situation où il n'y a qu'une seule victime parmi les passagers. Le cas de pluralité de victimes est traité dans le deuxième alinéa. Le critère décisif est donc le nombre de victimes parmi les passagers et non pas le nombre de passagers.

5.2 Pour la détermination de la loi applicable la Commission spéciale a fait passer en revue plusieurs points de rattachement en dehors de la résidence habituelle commune, comme la nationalité commune, l'immatriculation du véhicule, le point de départ du voyage, un lien préétabli d'amitié, de parenté ou de profession, etc. Toutefois, ces critères ont été écartés pour les motifs qui ont été exposés sous l'article 3 No 3.2. Seul le critère d'immatriculation a éveillé un intérêt spécial. En effet, ce critère aurait l'avantage d'être un facteur stable et prévisible, compréhensible pour l'auto-stoppeur et qui assurerait l'unicité de la loi applicable même en cas de pluralité de victimes parmi les passagers. Toutefois la Commission a préféré la résidence habituelle commune comme critère primaire pour l'exception en cas de transport bénévole. Ainsi on assure l'application de la loi du lieu où se produisent les conséquences normales du dommage. L'immatriculation a seulement été retenue comme point de rattachement subsidiaire (alinéa 3, deuxième variante).

5.3 Le problème s'étant posé de savoir si la résidence habituelle devrait être une résidence commune au passager, au conducteur et aussi au propriétaire, si celui-ci était une personne distincte du conducteur, la Commission spéciale s'est déclarée contre le choix d'une résidence habituelle commune entre plus que deux personnes par 7 voix (les Experts belge, américain, italien, luxembourgeois, norvégien, néerlandais et portugais) contre 5 voix (les Experts allemand, autrichien, français, suédois et suisse) et une abstention (l'Expert anglais). Le système adopté pour le cas où il n'y a qu'une seule victime parmi les passagers comporte donc pluralité de lois applicables par rapport au conducteur, au passager et au propriétaire pris globalement, tandis que pour les rapports entre le conducteur ou le propriétaire et le passager, il y aura unité de loi applicable, à savoir une loi régissant les rapports entre le conducteur et le passager et une autre loi régissant les rapports entre le propriétaire et le passager.

5.4 L'Expert anglais avait proposé d'ouvrir la possibilité d'écarter la loi de la résidence habituelle commune dans certains cas où elle existait, à savoir si «such other factors as the common purpose of the journey or other relevant links between the parties indicate some other system of law, which shall then replace the law of the habitual residence as the applicable law.» Cette proposition a été rejetée par 9 voix (les Experts de la République Fédérale d'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, de la France, de l'Italie, des Pays-Bas, du Portugal, de la Suède et de la Suisse) contre 4 voix (les Experts des Etats-Unis, du Luxembourg, de la Norvège et du Royaume-Uni).

6 *Le deuxième alinéa* vise l'hypothèse où il y a plusieurs victimes parmi les passagers. Dans ce cas, le principe de pluralité des lois applicables est repris tel qu'il figure au troisième alinéa de l'article 3. La loi applicable est donc déterminée séparément pour chacune d'entre les victimes. Ainsi, en ce qui concerne la victime qui réside dans le même pays que le conducteur, la loi applicable est la loi du pays de la résidence commune. S'il n'y a pas communauté de résidence entre le conducteur et la victime, la loi applicable à leurs rapports mutuels est la loi désignée en vertu de l'alinéa trois.

7 Cet alinéa a été conçu en deux variantes. *La première variante de l'alinéa trois* est une modification de la proposition de l'Expert anglais, mentionnée sous No 5.4 ci-dessus. Elle est subsidiaire aux dispositions des alinéas précédents et s'applique donc uniquement à défaut de résidence habituelle commune dans le sens de ces alinéas.

7.1 Aux termes de la première variante de l'alinéa trois, la loi applicable est déterminée par des facteurs tels que le lieu de l'accident, le lieu d'immatriculation du véhicule, le but commun du voyage ou d'autres liens existant entre les parties. C'est donc une règle très souple, rappelant les idées du «proper law of the tort» et qui peut s'avérer particulièrement utile dans des situations non typiques. D'autre part, on lui a reproché d'introduire un élément d'incertitude dans l'avant-projet. Elle a été adoptée par 7 voix (les Experts belge, américain, italien, luxembourgeois, norvégien, portugais et anglais) contre 6 voix (les Experts allemand, autrichien, français, néerlandais, suédois et suisse).

7.2 En ce qui concerne les différents facteurs mentionnés dans la première variante, il y a lieu d'observer que cette règle, tout en s'écartant du principe général de l'application de la *lex loci actus*, ouvre quand même la possibilité d'un retour éventuel à cette loi par le jeu de la référence au lieu d'accident comme un facteur déterminant.

Quant au but commun du voyage, il a été fait remarquer que la référence à cet élément reviendrait à dire que si un Anglais décide de se rendre en voiture avec un ami belge en Turquie et qu'un accident a lieu en Italie, il pourrait être fait application de la loi turque, ce qui serait fort étonnant.

8 Par opposition à la première variante, *la deuxième variante de l'alinéa trois* prévoit une solution rigide basée sur le critère d'immatriculation. A l'instar de la première variante, la deuxième variante est subsidiaire aux alinéas précédents; elle n'est applicable qu'à défaut de résidence habituelle commune au sens des alinéas précités.

8.1 Dans ce cas, la loi applicable sera la loi interne du lieu d'immatriculation du véhicule. Les avantages de ce critère ont été exposés sous No 5.2 ci-dessus. De plus,

il a été fait remarquer que les assureurs, dans les pays où l'assurance est obligatoire, ont une tendance à supprimer la carte verte pour la remplacer par la plaque d'immatriculation. Ainsi cette solution va être adoptée par le Bénélux.

8.2 La loi du lieu d'immatriculation n'est pas toujours applicable comme loi subsidiaire quand la résidence habituelle commune fait défaut. La Commission spéciale a estimé utile de faire appliquer la loi de l'Etat dans lequel l'accident est survenu, toutes les fois que le passager avait au moment de l'accident sa résidence habituelle dans ledit Etat.

En cas de pluralité de victimes parmi les passagers, la loi du lieu de l'accident ne jouerait que dans les rapports entre le passager qui a sa résidence habituelle dans le pays de l'accident et le conducteur. En vertu du deuxième alinéa de l'article 4, la loi du lieu d'immatriculation resterait valable pour les rapports des autres passagers avec le conducteur.

8.3 La deuxième variante de l'alinéa 3 a été adoptée par 8 voix (les Experts de l'Autriche, de la Belgique, des Etats-Unis, de la France, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la Suède et de la Suisse) contre une voix (l'Expert de la République Fédérale d'Allemagne) et une abstention (l'Expert du Royaume-Uni).

9 L'exemple suivant a été cité à titre d'illustration de la portée de l'article 4. A supposer qu'un Norvégien résidant en Norvège loue une voiture en Allemagne pour se rendre en France, qu'il emmène avec lui un autre Norvégien, résidant en Norvège, ainsi qu'un ami danois et un auto-stoppeur, résidant en France, et qu'un accident survienne en France, il s'ensuit que la loi applicable sera, dans les rapports entre les Norvégiens celle de la Norvège, dans les rapports entre le conducteur norvégien et le Danois la loi de l'immatriculation, à savoir la loi allemande, et dans les rapports entre le conducteur et l'auto-stoppeur la loi française, étant donné que ce dernier réside en France et que l'accident est survenu dans ce même pays.

10 L'article 4 est construit d'une manière différente de l'article 3. Ce dernier article prévoit une exception de la règle générale de l'article 2 avec un critère qui, s'il n'intervient pas, fait rentrer le cas dans le système du principe général de la loi du lieu de l'accident. Dans l'article 4 par contre, il y a un critère primaire assorti d'un critère subsidiaire, dans les deux variantes de l'alinéa 3, qui est absolu et qui exclut presque entièrement tout retour au principe général. Les seuls cas où il y aurait application de la loi du lieu de l'accident sous l'empire de l'article 4 seraient, en ce qui concerne la première variante de l'alinéa 3, si le facteur du lieu de l'accident était pris en considération, et en ce qui concerne la deuxième variante, si le passager avait sa résidence habituelle dans l'Etat de l'accident ou si, exceptionnellement, le véhicule n'était pas immatriculé.

11 Nous pensons qu'il y aurait lieu de reconsidérer la question de savoir s'il est motivé d'appliquer, aux cas où le critère primaire de résidence commune fait défaut, une loi autre que celle désignée en vertu de l'article 2. En effet, dans l'exemple cité sous No 9 ci-dessus, l'application aux rapports – nés de l'accident survenu en France – entre le conducteur norvégien et le passager danois de la loi allemande de l'immatriculation ne paraît pas très pratique.

Article 5

1 Cet article traite du problème du transport à titre onéreux. Le texte de l'article a été mis entre crochets afin de montrer qu'il est moins élaboré que les autres.

2 La notion de transport à titre onéreux est le revers de la notion de transport bénévole (voir sous article 4 No 3). 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. Toutefois, comme il a été fait remarquer à propos du transport bénévole, le fait qu'une personne partage avec le conducteur une partie des frais ne doit pas signifier qu'il s'agit d'un transport à titre onéreux.

3 Etant donné que l'avant-projet de convention se limite à la responsabilité extra-contractuelle, l'inclusion du cas de transport à titre onéreux dans son champ d'application peut être une source d'application boiteuse de la convention envisagée. En effet, certains pays comme la France, où la responsabilité en matière de transport à titre onéreux est contractuelle, n'appliqueront pas la convention en cette matière, tandis que les pays pour lesquels la responsabilité née d'un tel transport peut être délictuelle l'appliqueront, ce qui pourrait ouvrir la possibilité de «forum shopping» de la part de la victime. D'autre part, si on excluait cette matière de la convention, elle perdrait une grande partie de son utilité pratique. Voir également sous l'article premier No 2.5 ci-dessus.

4 A l'instar de l'article 4, l'article 5 régit seulement les relations à l'intérieur du véhicule, à savoir les rapports entre le transporteur et le transporté. Les rapports de ces personnes avec des tiers, par exemple le conducteur d'un autre véhicule, sont régis par les articles 2 et 3.

5 La Commission spéciale a estimé utile de présenter l'article 5 en deux variantes. La première variante de l'article 5 reprend intégralement le texte proposé pour l'article 4, à l'exclusion de la deuxième variante de l'alinéa 3 dudit article. Toutefois, nous pensons que si l'on veut fusionner les articles 4 et 5, il faudrait assortir le texte de l'article 5 également de cette deuxième variante de l'alinéa 3.

Le mérite de la première variante de l'article 5 réside donc dans le fait qu'il instaure la même réglementation pour le transport bénévole et le transport à titre onéreux. Le commentaire de l'article 4 est également applicable à la première variante de l'article 5.

6 Aux termes de la deuxième variante de l'article 5 la loi applicable à la responsabilité née du transport à titre onéreux est la loi interne de l'Etat où la victime de l'accident a commencé son voyage [ou avait l'intention de le terminer], lorsque la personne responsable avait sa résidence habituelle dans ce même Etat et que le véhicule y était immatriculé.

6.1 Cette variante prévoit donc la coïncidence de plusieurs critères. Pris séparément, ces critères constituent des points de rattachement fortuits ou insuffisants, mais combinés ils peuvent conduire à un résultat satisfaisant qui a également le mérite d'être fondé sur des notions assez précises, de sorte que le passager n'ait pas besoin de longues études juridiques pour connaître la loi applicable.

6.2 Tout d'abord on doit prendre en considération le lieu où la victime a commencé le voyage ou, alternative-

ment, le lieu où elle avait l'intention de le terminer. Ce dernier critère a été mis entre crochets pour marquer que la Commission spéciale n'avait pas d'opinion ferme à son sujet.

6.3 Ensuite, la Commission s'est référée à la résidence habituelle de la personne responsable. Quand il s'agit de la responsabilité de l'organisateur du voyage, il paraît particulièrement raisonnable d'appliquer la loi du lieu de sa résidence, car c'est là que l'organisateur calcule ses risques, conclut les assurances et calcule son prix de transport.

Toutefois, ce critère peut s'avérer vicieux dans la mesure où il faut connaître la loi applicable pour savoir quelle est la personne responsable. Une autre difficulté se présente quand plusieurs personnes peuvent être responsables. Ce problème serait évité si on parlait de la personne dont la responsabilité est mise en cause. Toutefois, cette notion n'a pas été utilisée dans les autres articles, puisqu'elle a le désavantage d'inclure le commettant, dont la résidence ne devrait pas, de l'avis de la Commission spéciale, être prise en considération pour la détermination de la loi applicable (voir sous l'article premier No 4.7 ci-dessus).

Si la personne responsable est une personne morale, sa résidence habituelle est déterminée en vertu de l'article 7 No 2, par son siège social réel.

6.4 Le dernier critère est l'immatriculation du véhicule. Il a l'avantage de la simplicité, mais peut causer des difficultés s'il y a un changement de véhicule au cours du voyage. Un tel changement ne devrait pas pouvoir influencer sur le choix de la loi applicable, mais il paraît que le libellé actuel de la deuxième variante nécessite la prise en considération de l'immatriculation du véhicule utilisé au moment de l'accident. Par contre, le changement de véhicule ne semble pas affecter la détermination du critère du lieu de commencement du voyage. Toutefois, l'Expert suisse a signalé que le critère d'immatriculation a été adopté par le droit de son pays (voir sous No 6.9 ci-dessous), où il a donné satisfaction jusqu'à présent.

6.5 La deuxième variante de l'article 5 détermine la loi applicable à la responsabilité née du transport. Bien entendu, il s'agit ici uniquement de la responsabilité délictuelle et quasi délictuelle découlant d'un accident de la circulation. Ainsi qu'il a été mentionné sous No 4 ci-dessus, la loi applicable régira seulement les rapports du transporteur avec le transporté et n'aura aucun effet vis-à-vis des tiers, car il n'y a à leur égard aucune responsabilité née du transport. Si par exemple un autocar écrase un piéton, il ne s'agit pas d'une responsabilité née du transport.

6.6 A la différence de la première variante la deuxième variante ne comporte pas une exception absolue du principe général de l'article 2. S'il n'y a pas coïncidence de tous les facteurs mentionnés dans la deuxième variante, c'est donc la *lex loci actus* qui s'appliquera.

6.7 La première variante consacre le principe de pluralité en ce qui concerne les rapports entre chaque victime et les personnes responsables envers elle; la loi applicable est déterminée distributivement, selon leurs rapports mutuels. Ce principe a également été retenu pour la deuxième variante. S'il y a coïncidence de tous les critères en ce qui concerne le propriétaire de l'autocar, mais non pas relativement au conducteur, leur responsabilité envers la même victime pourra être soumise à des lois différentes, à savoir la loi indiquée par les critères de la deuxième

variante et la *lex loci actus* respectivement. La victime peut donc avoir une certaine liberté de choix. Lorsqu'il y a plusieurs victimes parmi les passagers, la loi applicable est déterminée, à l'instar de la première variante, séparément pour chacune d'entre elles.

6.8 La loi désignée en vertu de la deuxième variante tend à coïncider, quant à la responsabilité du transporteur, avec la loi applicable à sa responsabilité contractuelle.

6.9 La deuxième variante ressemble de près au droit suisse, qui prévoit en cas de transport onéreux la coïncidence du critère de l'immatriculation et celui du début ou de la fin du voyage et celui du for. L'article 85 alinéa 2 de la loi fédérale de la Confédération suisse sur la circulation routière a la teneur suivante: «Si des véhicules automobiles ou des cycles munis de plaques ou de signes distinctifs suisses valables causent un accident à l'étranger, le juge suisse applique les dispositions de la présente loi en matière de responsabilité civile et d'assurance aux prétentions:

a Qui découlent de dommages subis par des personnes transportées à titre onéreux par un tel véhicule, lorsqu'elles ont commencé la course en Suisse ou voulaient l'y terminer;

b De lésés qui étaient domiciliés en Suisse au moment de l'accident.»

Article 6

1 Cet article précise le domaine de la loi applicable. La Commission spéciale 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. La Commission a voulu éviter 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 ne pourrait aboutir qu'à une cote mal taillée.

2 La Commission spéciale 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 oublier une question importante. L'alinéa premier mentionne donc uniquement à titre d'exemples certaines questions qui sont régies par la loi applicable.

2.1 Le No 1 de l'alinéa premier 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.

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, 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.

Il y a lieu de signaler qu'aux termes de l'article premier alinéa trois No 3, l'avant-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 premier No 4.3 à 4.7).

La référence à l'étendue de la responsabilité se réfère

aux 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 l'avant-projet.

2.2 Selon le No 2 de l'alinéa premier, la loi déclarée applicable détermine également les causes d'exonération et de partage de la responsabilité. Cette disposition se réfère donc aux éléments extrinsèques de la responsabilité, à savoir les conditions d'exonération.

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 de la victime. Dans cet ordre d'idées, il y a également lieu de mentionner le problème de la validité des clauses d'exonération des fautes ou de limitation de la responsabilité.

Quant à la notion de partage de la responsabilité, elle paraît 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, suivant des proportions variables d'après la gravité respective des fautes commises.

2.3 En vertu du No 3 de l'alinéa premier, la loi déclarée applicable détermine l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation.

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. De l'avis de la Commission spéciale, la loi déclarée applicable doit également déterminer 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 l'évaluation de ces divers éléments. Toutefois, nous pensons qu'il ne ressort pas clairement du texte proposé qu'il couvre les modes et le calcul de la réparation; il y aurait lieu de rendre le texte plus explicite à cet effet, d'autant plus que la question de la mesure de la réparation est actuellement régie dans certains pays, comme le Royaume-Uni, par la *lex fori*.

La question de la mesure de la réparation ayant attiré l'attention particulière de la Commission, il a été souligné 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 interne conviction. Si certains pays suivent pour l'évaluation du préjudice moral des barèmes fixés par la pratique, le juge saisi ne serait pas lié par ces barèmes, mais 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.

2.4 D'après le No 4 de l'alinéa premier, 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 3 No 3.7) 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 premier, alinéa trois No 4, que la loi applicable ne s'applique pas aux actions et recours de la sécurité sociale.

La situation est différente quand il s'agit de savoir si une action peut être intentée par les ayants cause de la victime à titre d'héritiers, en vue d'obtenir réparation du dommage initial subi par la victime dans son corps ou dans ses biens. Il semble bien que la loi qui régit la succession de la victime doive être reconnue compétente pour déterminer la qualité d'héritier, qui constitue une question préalable à l'exercice de l'action.

Quant à la transmissibilité de cette dernière la situation est moins claire. La Commission spéciale n'est pas arrivée à une conclusion ferme à ce sujet. Nous pouvons seulement dire, sur la base des réponses reçues au questionnaire et des discussions au sein de la Commission, que deux tendances se sont dégagées. L'une souscrit, à l'instar du professeur B. Dutoit dans son Mémoire, à l'opinion énoncée par P. Bourel¹ selon laquelle la loi successorale serait compétente à la transmissibilité, puisque «le droit qui est reconnu aux héritiers repose sur le principe de la continuation de la personne du défunt; son exercice est subordonné à l'acceptation par l'héritier de la succession, toute question proprement successorale». D'autres Experts estiment que la question est d'ordre délictuelle et qu'elle doit être régie par la loi déclarée compétente à la responsabilité. En tout cas, il va de soi que la *lex loci actus* garde vocation à régler les conditions, etc. de la responsabilité et à déterminer si le droit à réparation, par hypothèse reconnu aux héritiers, existait au bénéfice de la victime au jour de son décès.

Le problème de la transmissibilité passive aux héritiers de l'obligation de réparer incombant au défunt ne peut dépendre uniquement que de la loi successorale.

2.5 Aux termes du No 5 de l'alinéa premier, la loi déclarée applicable détermine la responsabilité du commettant du fait de son préposé.

La notion de commettant vise d'une manière très générale celui qui charge une personne d'exécuter certains actes pour son compte et sous sa direction. La question s'étant posée de savoir si la convention devrait donner une définition plus précise ou désigner la loi applicable pour définir les qualités de commettant et de préposé, la Commission a été très divisée; ensuite, il a été décidé de ne pas traiter cette question dans l'avant-projet. De l'avis de l'Expert français, cette solution aura pour résultat, en ce

¹ Les Conflits de lois en matière d'obligations extra-contractuelles (p. 283).

qui concerne le droit français, que la loi applicable à la responsabilité définira la qualification, car elle est une qualification en sous-ordre, qui ne dépend pas de la *lex fori*, mais de la loi applicable à la responsabilité de l'auteur principal; c'est cette loi qui détermine tous les responsables du fait d'autrui.

Il y a lieu de rappeler que la résidence du commettant n'a pas été retenue comme critère pour déterminer la loi applicable, mais qu'elle peut intervenir lorsque le commettant est responsable en tant que propriétaire, ce qui sera fréquent (voir sous l'article premier No 4.7 ci-dessus). Les dispositions du sous-alinéa actuel se réfèrent donc à la responsabilité du commettant en tant que tel. La décision d'inclure une règle à cet effet dans l'avant-projet a été prise par 8 voix (les Experts allemand, belge, américain, luxembourgeois, norvégien, néerlandais, anglais et suédois) contre 4 voix (les Experts autrichien, français, italien et suisse).

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, signifie qu'il y aura unité de lois applicables à tous les intéressés, y compris le commettant. Cette solution a été adoptée par 7 voix (les Experts allemand, autrichien, français, luxembourgeois, anglais, suédois et suisse) contre 4 voix (les Experts belge, américain, italien et norvégien) et une abstention (l'Expert néerlandais).

2.6 En vertu du No 6 de l'alinéa premier, la loi déclarée applicable à la responsabilité détermine les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai.

Par prescription, l'avant-projet 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, l'avant-projet 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 et sous les conditions fixées par le juge, la loi ou les conventions. En procédure, les déchéances sont généralement dénommées forclusions.

Le principe que la prescription au sens large sera expressément soumise à la loi applicable à la responsabilité a été adopté par 8 voix (les Experts allemand, autrichien, belge, français, néerlandais, portugais, suédois et suisse) contre une voix (l'Expert américain), les Experts italien, luxembourgeois, norvégien et anglais n'ayant pas pris part au vote. Par cette décision, la Commission spéciale a donc mis 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.

2.7 Le No 7 de l'alinéa premier statue que la loi déclarée applicable à la responsabilité détermine le droit propre de la victime et des autres personnes lésées contre l'assureur du responsable; ce droit existe également s'il est admis par la loi interne de l'Etat du lieu de l'accident. Le droit propre de la victime et des autres personnes lésées 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. De toute

façon les droits du lésé relèvent du droit de fond et sont indépendants de la procédure. C'est sur la base de ces considérations que la Commission spéciale a décidé, par 12 voix et une abstention, de soumettre la question de l'existence du droit propre à la loi qui régit la responsabilité.

La Commission a été désireuse de reconnaître le droit propre du lésé contre l'assureur le plus largement possible et d'éviter qu'un tel droit ne soit supprimé par l'effet de l'avant-projet. A supposer que la loi applicable soit la loi de la résidence habituelle commune de l'auteur et de la victime, que cette loi ne reconnaisse pas le droit propre de la victime contre l'assureur, tandis que ce droit soit connu de la loi du lieu de l'accident, il s'ensuit que la seule application de la loi de la résidence habituelle commune priverait la victime du droit propre qu'elle aurait possédé en l'absence de l'avant-projet. C'est afin d'éviter un tel résultat choquant que la Commission a ajouté au chiffre 7 le deuxième membre de phrase, aux termes duquel le droit propre existe également s'il est admis par la loi interne de l'Etat du lieu de l'accident.

L'assureur dont il est question au chiffre 7 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 responsabilité et non pas d'une assurance de choses.

Conformément à l'adage «pas de droit sans action», il a été reconnu que l'existence du droit propre implique, pour être efficace, la reconnaissance d'une action directe de la victime contre l'assureur.

Pour la notion de «victime», il y a lieu de se référer à l'article 3 sous No 3.7. Par l'expression «personnes lésées», il faut entendre les autres ayants droit à réparation, y compris les ayants cause de la victime. Voir également sous No 2.4 ci-dessus.

3 Aux termes du deuxième alinéa de l'article 6, il doit être tenu compte, dans la détermination de la responsabilité, des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

3.1 Cet alinéa ne revêt donc de l'importance que dans le cas où, par le jeu des articles 3 à 5, 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.

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

3.3 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, ainsi que de la circulation des piétons.

A propos de cette disposition une discussion s'est engagée au sein du Comité concernant le cas où la loi de la responsabilité serait 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 ou par la loi du for, 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.

3.4 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 locale 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 7

1 Cet article définit deux notions essentielles de l'avant-projet.

2 Le No 1 de l'article 7 de l'avant-projet, a trait à la notion du *propriétaire d'un véhicule*. Au sens de l'avant-projet on entend par propriétaire d'un véhicule soumis à l'immatriculation, la personne au nom de laquelle il est immatriculé.

2.1 Ladite personne est en général le propriétaire du véhicule, mais selon la législation de certains pays, par exemple l'Autriche et la Suisse, elle peut également être le détenteur, à savoir la personne qui a la disposition matérielle du véhicule, sans se prétendre propriétaire de celui-ci. Cette situation peut se présenter surtout dans le cas de la vente à tempérament, où le vendeur reste propriétaire, alors que l'acheteur est détenteur et a fait immatriculer le véhicule à son nom.

2.2 La question s'étant posée de savoir si le propriétaire, qui n'est pas détenteur du véhicule, est couvert par l'avant-projet, il y a lieu de distinguer trois problèmes différents, à savoir si sa résidence peut être prise en considération pour l'application des articles 3 à 5, si sa responsabilité est couverte et si ses droits sont couverts.

Tout d'abord, il y a lieu de préciser que le chiffre 1 de l'article 7 ne joue qu'au cas où le véhicule est immatriculé. Si tel n'est pas le cas, soit parce que le véhicule n'est pas soumis à l'immatriculation, soit parce qu'une telle obligation, même existante, n'a pas été remplie, seul le «vrai» propriétaire peut être pris en considération.

Si l'article 7 chiffre 1 est applicable, il donne la réponse à la première question: dans ce cas, toute référence à la résidence habituelle du propriétaire visera la résidence de la personne au nom de qui le véhicule est immatriculé. C'est donc cette résidence qui déterminera la loi applicable dans les cas des articles 3 à 5.

La question de savoir si la responsabilité du propriétaire non détenteur est couverte par l'avant-projet est régie par l'article 6 alinéa premier chiffre 1. C'est donc la loi déclarée applicable qui détermine si la victime peut se retourner contre le propriétaire ou contre le détenteur ou contre les deux.

Quant à la question de savoir si un propriétaire non détenteur a subi, à la suite d'un accident endommageant son véhicule, personnellement un dommage qui lui donne droit à réparation, cette question est régie, en vertu des dispositions de l'article 6 alinéa premier chiffre 4, par la loi déclarée applicable à la responsabilité.

Toutefois, nous pensons qu'il serait utile, afin d'éviter toute ambiguïté en ce qui concerne les deux dernières questions de la responsabilité et des droits du propriétaire, de préciser dans le chiffre 1 de l'article 7 que cette définition de la notion de propriétaire ne concerne pas l'article 6.

3 Le No 2 de l'article 7 de l'avant-projet définit la résidence habituelle d'une personne morale. D'après cette disposition, on entend par résidence habituelle le *siège social réel* de la personne morale. Toutefois, la notion de siège social réel a été mise entre crochets pour marquer l'incertitude de la Commission spéciale quant à sa valeur de critère.

3.1 Ce qu'il convient d'éviter, c'est que la résidence habituelle de la personne morale puisse être située à un siège où elle n'exerce aucune activité réelle, par exemple au lieu d'incorporation. En effet, dans un tel cas, il n'y aurait presque jamais coïncidence entre la résidence habituelle du propriétaire du véhicule (la société) et celle de l'auteur du dommage (le conducteur du camion), et le jeu de l'article 3 serait toujours paralysé. La même restriction se présentera souvent de manière analogue lorsque la société est la victime, c'est-à-dire quand son véhicule est endommagé. C'est pourquoi la Commission a parlé de *siège social réel*. Mais elle n'a point défini ce qu'elle entendait par ces termes.

3.2 Il y a lieu de rappeler que l'article 2 de la Convention de La Haye concernant la reconnaissance de la personnalité juridique des sociétés, associations et fondations étrangères, et que l'article 5 de la Convention des Etats de la Communauté économique européenne sur la reconnaissance mutuelle des sociétés et personnes morales, entendent par «*siège réel*» d'une personne morale le lieu où est établie son administration centrale.

A défaut de trouver de meilleurs critères, nous pensons qu'il serait utile d'employer la même expression que dans ces deux instruments internationaux, à savoir le «siège réel», et d'ajouter au texte la définition qui figure dans lesdites Conventions. Le problème devra, en tout cas, être réexaminé par la XI^e session.

Article 8

1 Cet article a trait au problème posé par les *pays à système juridique non unifié*. Quelle est la loi interne en matière de responsabilité civile extra-contractuelle des 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?

La Commission spéciale a estimé nécessaire de donner une solution à ce problème et propose, dans l'article 8, que toute unité territoriale faisant partie d'un Etat à système juridique non unifié sera considérée comme un Etat pour l'application des articles 2 à 6, lorsqu'elle a son propre système juridique.

2 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 à l'étude détermine uniquement la loi applicable à la responsabilité délictuelle, il s'ensuit que la référence aux Etats à système juridique non unifié a trait uniquement aux pays où les règles de la responsabilité délictuelle 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 unifié sont sans importance. Il faut que la divergence porte sur les règles substantielles de la responsabilité.

3 La portée de l'article 8 est limitée à l'application des articles 2 à 6 de l'avant-projet. Quant à l'article 2, les dispositions de l'article 8 signifient que la loi applicable

est la loi interne de l'unité territoriale où l'accident est survenu. Pour ce qui est des articles 3 à 5, il y aura comme résultat que la question de l'identité de résidence habituelle sera déterminée sur la base de chaque unité territoriale. Ainsi un Ecossais et un Anglais ne seront pas réputés avoir de résidence commune. Egalement, la loi applicable sera celle de l'unité territoriale où les intéressés ont leur résidence habituelle. En ce qui concerne l'article 6, les dispositions de l'article 8 joueront pour l'application du chiffre 7 de l'alinéa premier et du deuxième alinéa. Le texte de l'article 8 semble conduire à appliquer l'avant-projet à des accidents n'ayant pas des conséquences purement internationales, par exemple à l'accident entre deux personnes résidant aux (citoyens des) Etats-Unis survenu sur le territoire des Etats-Unis. Le problème n'a pas été approfondi ni résolu par la Commission spéciale et la XI^e session devrait se prononcer sur ce point, qui n'est pas sans importance.

Stockholm, le 15 juin 1968

ERIC W. ESSÉN

Observations des Gouvernements relatives à l'Avant-projet de Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, adopté par la Commission spéciale le 4 mai 1968

Document préliminaire No 5 d'octobre 1968

Autriche

Le Ministère Fédéral de la Justice approuve l'idée fondamentale de l'avant-projet de convention présent, cet avant-projet promettant de garantir, dans les cas se produisant de plus en plus souvent en raison de l'accroissement du trafic international, des solutions uniformes et équitables. Cet avantage ne peut être atteint que si la Convention fait preuve d'une réserve prudente, cherchant à résoudre uniquement les problèmes qui, pour la détermination de la loi applicable, demandent une règle autre que la *lex loci delicti commissi*. L'essai de couvrir tous les cas imaginables ne peut pas réussir, et ceci pour deux raisons: vu les nombreuses éventualités, on négligera des cas particuliers ou on les résoudra d'une façon peu satisfaisante. Les auteurs de l'avant-projet s'en sont bien rendu compte, étant donné que dans l'article 2, alinéa 2, l'article 4, alinéa 3 et l'article 5, alinéa 3, ils ne proposent pas de règles précises pour déterminer le droit applicable, mais donnent seulement quelques indications générales qui ne contribuent pas à l'uniformisation, mais peuvent, au contraire, apporter un manque de clarté et une incertitude dans le domaine du droit. Le but de ces quelques observations générales est d'assurer que l'avis suivant du Ministère Fédéral de la Justice, concernant les dispositions particulières du projet, soit mieux compris.

Article premier

Le sens de la responsabilité civile délictuelle est clair. Le terme de la responsabilité quasi délictuelle, par contre, n'est pas déterminé: on peut comprendre par là la responsabilité objective, ainsi que la responsabilité du fait d'autrui. Comme ce terme manque de clarté, le Ministère Fédéral de la Justice propose l'expression «responsabilité non contractuelle», à laquelle la Convention aura trait.

Lorsqu'il est question d'une automobile, la responsabilité civile peut incomber, selon le droit autrichien, soit au détenteur, c'est-à-dire à la personne qui, à ses risques et périls, peut en disposer, soit au conducteur, soit à la personne remplissant, à bon escient et de propos délibéré du détenteur, une fonction dans le service de l'automobile, soit enfin à la personne transportée par l'automobile. En vertu du No 3 du deuxième alinéa de l'article premier, la Convention ne sera applicable qu'au «propriétaire du véhicule» et au «commettant». Le propriétaire est défini par l'article 7, le commettant ne l'est pas. Dans le domaine du droit autrichien, le terme de commettant, dans ce contexte, est incompréhensible. Il semble de plus que, selon le No 3 du troisième alinéa de l'article premier, la Convention ne s'applique pas au conducteur, à la personne remplissant une fonction

dans le service de l'automobile et au passager, à moins que ceux-ci ne soient identiques au «propriétaire» ou «commettant». Le plus souvent, ces personnes, ayant commis une faute, sont traduites avec le détenteur ensemble en justice. Est-ce que, le cas échéant, des systèmes juridiques différents doivent être appliqués à plusieurs défendeurs, en raison d'un seul accident de la route? Le No 4 de l'alinéa trois est également difficile à comprendre, au moins en tant qu'il s'agit des droits des sécurités sociales. Selon le droit autrichien, ce n'est pas leur propre droit que font valoir les sécurités sociales, mais, en vertu d'une cession légale, celui de la victime. Il n'est sûrement pas possible que des systèmes juridiques différents soient appliqués, suivant que le paiement d'une indemnité sera poursuivi par la victime elle-même ou bien par la sécurité sociale.

Article 2

Il faut refuser la règle du deuxième alinéa, en raison de son caractère vague. Elle est contradictoire au système du reste de l'avant-projet, qui vise des règles fixes pour garantir l'uniformisation. En outre, il est impossible de considérer les «conséquences» d'un accident comme critère important. C'est ainsi que le nombre des circonstances de rattachement deviendrait infiniment plus grand. Le défaut d'une règle aurait plus d'avantage que la création d'une telle incertitude légale; sinon, il faudrait fixer une circonstance de rattachement précise, par exemple le lieu d'où l'événement préjudiciable a pris son origine.

Article 3

Comme la Convention, aux termes du No 3 de l'alinéa trois de l'article premier, ne s'applique à la responsabilité civile de l'auteur d'un accident que s'il est identique au «propriétaire» ou «commettant», la question se pose de savoir pourquoi les alinéas 1 et 3 de l'article trois demandent que non seulement le propriétaire, mais encore l'auteur aient leur résidence habituelle dans le même Etat que la victime.

L'alinéa 4 mis entre parenthèses doit être refusé. Il est superflu dans le cas où il y a plusieurs auteurs et plusieurs victimes couverts par les alinéas 2 et 3; dans cette mesure, il est contradictoire à ceux-ci. En outre, l'alinéa 4 apporte également une incertitude légale. Lorsqu'il s'agit d'un accident grave, on ne sait pas tout de suite le nombre des victimes; peut-être ne l'apprendra-t-on jamais. Très souvent la question de savoir quelle loi est applicable à l'indemnisation de l'une des victimes ne peut être résolue qu'avec une incertitude inadmissible.

Articles 4 et 5

Ces dispositions rendent la Convention beaucoup plus difficile. Elles cherchent à résoudre tant de cas séparés qu'elles deviennent, nécessairement, défectueuses et, appliquées au cas particulier, déraisonnables.

Il ne faut pas introduire une distinction entre le transport bénévole et le transport à titre onéreux. Une telle distinction ne semble pas être suffisamment fondée. En outre, la question de savoir s'il agit d'un simple transport bénévole ou bien d'un transport à titre onéreux causerait trop de points de controverse.

Les alinéas 3 des articles 4 et 5 causent, eux aussi, une incertitude grave. Dans quel ordre faut-il appliquer les circonstances de rattachement mentionnées? Le lieu d'immatriculation du véhicule est peu apte à servir comme circonstance de rattachement. Le but commun du voyage n'est pas non plus concluant. Si les articles 4 et 5 doivent être retenus, il faudra éliminer, en tout cas, les alinéas 3;

dans ces cas, la règle générale de l'article 2 sera appliquée.

Comme la Convention d'ailleurs ne s'applique pas à la responsabilité née du transport contractuel, on pourrait éliminer les articles 4 et 5 à plus forte raison.

Article 7

On entend par propriétaire la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé. Ce n'est pas nécessairement la personne à qui, selon le droit autrichien, incombe la responsabilité. Le droit autrichien connaît plutôt le terme de détenteur. Comme exposé à l'article 1, c'est la personne qui, à ses risques et périls, peut directement disposer du véhicule. Il serait raisonnable d'imposer la responsabilité à cette personne et non pas au «propriétaire», dont le seul rapport avec le véhicule consiste dans le fait que ce dernier est immatriculé à son nom.

La question de savoir quel lieu doit être considéré comme le siège social d'une personne morale constitue une vieille controverse; c'est surtout la question de savoir si c'est le siège effectif ou le siège statutaire qui doit être considéré comme siège social, qui est fort discutée. En mentionnant le lieu où se trouve l'administration centrale, on pourrait éliminer cette difficulté. Du reste, il faut indiquer que, selon le droit autrichien, comme d'ailleurs selon les droits d'autres Etats, il y a des sociétés de commerce qui, sans avoir la personnalité morale, ont un siège social (société en nom collectif, société en commandite).

Article 8

Il n'y a pas d'objection à cette disposition; elle doit cependant être restreinte. En tant qu'il y est question d'un système juridique non unifié, cette disposition devrait avoir trait au droit civil seulement.

Danemark

In the opinion of the Ministry the provision in article 3 of the Draft is too wide an exception from the *lex loci* principle in article 2, resulting as it does in the simultaneous application of different substantive laws to the liability of the same person for the same act. The Ministry would, however, be ready to support an exception from the *lex loci* principle providing for the application of the law of the common habitual residence of all persons involved in an accident, i.e. victims and authors of the accident and owners or other persons responsible for the vehicles involved in the accident. In relation to articles 4 and 5 of the Draft the Ministry finds the distinction between gratuitous and non-gratuitous transport difficult to draw.

As regards the connecting factors proposed in articles 4 and 5 the Ministry finds that the common habitual residence of the passengers, driver, owner or other person responsible for the car should be the principal connecting factor.

On the other hand the Ministry feels that the rules contained in paragraph 2 of articles 4 and 5 providing for the application of different connecting factors in relation to different passengers whenever they are not habitually resident in the same country may lead to unreasonable results. The Ministry, therefore, prefers the proper law approach suggested in paragraph 3 of the articles to be applied as soon as all persons involved are not habitually resident in the same country.

Beside those factors mentioned in paragraph 3 of articles 4 and 5 the Ministry wishes to suggest the inclusion of the place of departure and of destination, the seat or habitual residence of the person with whom the agreement for transportation has been made and the place where it was made, and the common habitual residence of several persons involved.

The Ministry takes it for granted that the choice of law in the cases covered by articles 4 and 5 may be made by previous agreement between the parties, and that in all cases covered by the Convention the choice of law may be made by agreement entered into subsequent to the accident.

The Ministry has understood that damage to property in a vehicle resulting from a traffic accident is covered by the Convention. The Ministry proposes the inclusion of an article in the Convention providing that in case of conflict between this Convention and a convention providing for uniform international regulation of the substantive rules applicable to transport of goods and passengers, such as the CMR or CVR Conventions, the latter should have preference.

The Ministry also finds it necessary to include in the Convention the vicarious liability of a person who, although not registered as owner of the car, in fact uses the car.

Etats-Unis

The United States wishes to express its appreciation to the Permanent Bureau of the Conference for the dispatch with which it arranged the printing and distribution of Judge Essén's excellent Report on the meeting of the Special Commission on Torts which prepared the draft Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents. The draft Convention has been examined with the assistance of Experts in the field. The over-all impression seems to be that, while the Draft is of definite, scholarly interest, as far as the United States is concerned, the topic covered cannot at this time be regarded as suitable for coverage in a general convention.

This position, it may be recalled, was taken in the Reply to the Questionnaire. It was then said that, in the United States, the field of torts is in a state of flux, and that there is uncertainty and disagreement even with respect to basic principles; that any choice of law rules set forth in a convention may well deter helpful developments and would be likely to prove wrong in the light of further experience. More recent developments have strengthened us in this belief. In our own courts, basic questions have continued to be answered in a non-uniform way and we are told that other countries Members of the Conference have had the same experience. It is said, furthermore, that governmental views with respect to the merits of competing solutions have been subject to fluctuations. While, obviously, the ensuing uncertainty of the law is a matter of general concern, as long as views on the best solution are divided even at home, not only would international agreement be difficult to reach, but freezing the law at this stage would be undesirable.

The views expressed are on the desirability of conclusion of a general convention at this time. Specific local conditions which may exist are not considered. Even if no positive results are reached at the coming Session, the value of the work done is not lost. The United States delegation has instructions to continue its participation in the work and advise on experiences in the United States.

Norvège

The Norwegian Ministry of Justice has the following proposals to make with regard to the draft Convention –

Substitute the following article for article 3 –

Article 3

Subject to the provisions of articles 4 and 5, whenever the person claimed to be liable had at the time of the accident an habitual residence in the same State as the victim, the law applicable to his liability towards the victim shall be the internal law of that State.

If more than two persons are involved in the accident as victims or as persons claimed to be liable, the applicable law shall be determined separately for each victim in relation to each person claimed to be liable.

Substitute the following article for articles 4 and 5 –

Article 4 (principal alternative)

1 In the case of damage to person or property carried with the vehicle, the law applicable to the liability arising from the transport shall be the internal law of the State of common habitual residence when the victim and the person or persons claimed to be liable all had their habitual residence in the same State at the time of the accident. If there is more than one victim in the accident, the applicable law shall be determined separately for each victim.

2 In the absence of the common habitual residence required in paragraph 1 of this article, the applicable law shall be that indicated by such factors as the place of registration of the vehicle, the places of residence of the persons involved, the place of the accident, the places of organisation, departure and termination of the journey, or other relevant links between the parties.

Article 4 (subsidiary alternative)

1 In the case of damage to person or property carried with the vehicle, the law applicable to the liability arising from the transport shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this article, be the internal law of the State of registration of the vehicle, provided that [either] the victim, the owner and/or the driver of the vehicle [or some or all of them] had an habitual residence in that State at the time of the accident.

2 When the victim had at the time of the accident his habitual residence in the same State as the person claimed to be liable, the internal law of that State shall be applied. If the victim had at the time of the accident his habitual residence in the State of the place of the accident, the internal law of that State shall always be applied.

[3 In cases not covered by paragraph 1 of this article, the applicable law shall, in the absence of the common residence required in paragraph 2, be the internal law of the State of the place of the accident].

4 If more than two persons are involved in the accident as victims or as persons claimed to be liable, the applicable law shall be determined separately for each victim in relation to each person claimed to be liable.

Insert a new article 5 –

Article 5

If, under the preceding articles, more than one State's

system of law shall be applied to the liability of different persons for the same damage to one single victim, and the partial application of the said systems of law combined would lead to a denial of justice towards the victim, their liability shall be decided only by the internal law of the State of the place of the accident.

Insert a new article X (place to be discussed) –

Article X

As regards damage to movable property, the owner of the property shall be considered as victim for the purposes of this Convention.

The law applicable to damage to immovable property shall be the internal law of the State where the immovable property is situated.

Commentary to article 4 (subsidiary alternative) –

If the plurality system is chosen as well in article 3 as in article 4 (subsidiary alternative), that article could be simplified as follows –

Article 4

In the case of damage to person or property carried with the vehicle, the law applicable to the liability arising from the transport shall, subject to the provisions of article 3, be the internal law of the State of registration of the vehicle, provided that the victim, the owner or the driver of the vehicle had an habitual residence in that State at the time of the accident. Nevertheless, if the victim at the time of the accident had his habitual residence in the State of the place of the accident, the internal law of that State shall always be applied.

Commentary on article 5 –

This article covers cases where the application of only one part of two or more national law systems would lead to results that were incompatible with any one of the systems applied separately. Example: If the law in State A holds the owner of a vehicle principally responsible, while in State B the liability lies with the driver, a combination of the two systems might result in the victim getting no compensation at all. Law A would acquit the driver, while law B acquits the owner, each law system declaring the other person responsible. Another example would be if law A divides the liability among all the co-authors of an accident, while law B, which is applicable to the liability of one of the co-authors, only holds the 'main author' to the accident responsible and therefore acquits this co-author, with the result that the victim only gets a certain share of damages, in spite of the fact that each one of the law systems in question applied separately and totally would give him full satisfaction.

Pays-Bas

La délégation entend soumettre à la Onzième session des propositions précises pour tenir compte des observations générales formulées ci-dessous:

1 L'avant-projet pourrait utilement être simplifié, afin de faire ressortir plus clairement les grandes lignes sur lesquelles il repose.

2 Il importe d'éviter autant que possible des conflits naissant du concours des actions basées sur l'acte illicite avec d'autres basées sur un contrat. Il convient également d'éliminer des conflits avec d'autres conventions, notamment avec la Convention du 19 mai 1956 relative

aux contrats de transport international de marchandises par route (CMR).

Une formule serait à rechercher pour exclure du champ d'application de la Convention les transports professionnels, ou ceux basés sur un contrat.

3 Il conviendra de réexaminer la question de savoir si les réclamations découlant d'un accident survenu au cours d'un transport bénévole devraient oui ou non être soumises à un autre régime que les responsabilités à l'égard des victimes hors du véhicule ayant causé l'accident.

L'on devra notamment se demander s'il est indiqué de réserver, pour les transports à titre bénévole, un champ d'application plus grand à la loi la plus appropriée (proper law).

4 Il faudra examiner attentivement le rôle qu'il conviendra d'accorder à la résidence habituelle du propriétaire (détenteur enregistré) comme point de rattachement; le projet semble attacher plus d'importance à la résidence habituelle de l'auteur, mais la pratique semble mettre l'accent dans l'autre sens étant donné que la victime cherchera à obtenir satisfaction du «propriétaire» obligatoirement assuré.

Suisse

Les dispositions de l'avant-projet qui donnent lieu à observations de notre part sont les articles 3, 4 et 5.

1 A notre avis, une loi autre que celle du lieu de l'accident ne devrait être appliquée que si des véhicules automobiles, ou du moins des véhicules (et non pas seulement des piétons ou des piétons et cavaliers), sont impliqués dans un accident.

2 En outre, l'application de cette autre loi ne devrait entrer en considération, à notre avis, que pour la responsabilité des détenteurs et conducteurs des véhicules impliqués dans l'accident.

3 On ne voit pas pourquoi la responsabilité du détenteur ne devrait pas être régie par la loi de son domicile dans les cas où le conducteur n'est pas domicilié dans le même Etat. De même, il ne se justifie guère, à notre avis, de ne pas appliquer la loi du domicile à la responsabilité du détenteur et, le cas échéant, du conducteur, lorsque d'autres détenteurs ou conducteurs ou d'autres responsables non domiciliés dans le même Etat sont aussi impliqués dans l'accident. L'application de la loi du domicile du défendeur aux prétentions des passagers (art. 4 et 5) n'est d'ailleurs pas non plus subordonnée à la condition que tous les responsables impliqués dans l'accident soient domiciliés dans le même Etat. La réglementation restrictive du projet ne serait en tout cas pas heureuse, notamment lorsque ces autres personnes impliquées n'auraient joué qu'un rôle mineur dans l'accident et n'encourraient qu'une responsabilité secondaire. Ainsi, l'on comprendrait mal que l'action en dommages-intérêts d'un Suisse, lésé en Allemagne par un véhicule automobile suisse, ne puisse pas être jugée selon le droit suisse, uniquement parce qu'une personne étrangère (cycliste) aurait contribué dans une mesure minime à la lésion.

Du moment qu'on accepte d'appliquer deux lois différentes au même cas, lorsqu'il y a plusieurs victimes domiciliées dans des Etats différents (art. 3), et qu'on ne soumet pas les actions récursoires à la Convention

(art. premier, 2e al., ch. 4), il paraît difficile d'expliquer pourquoi la responsabilité de toutes les personnes répondant du même accident devrait être régie par la même loi.

4 Si une loi autre que celle du lieu de l'accident doit être appliquée, c'est à notre avis non pas la loi du domicile de la personne responsable, mais plutôt la loi du lieu d'immatriculation du véhicule qui devrait entrer en considération. Les véhicules automobiles étant dans la plupart des cas immatriculés au domicile du détenteur, il est vrai qu'en pareils cas cette distinction n'aurait guère d'importance. Mais lorsqu'il en va autrement, la loi «propre» du véhicule ayant causé l'accident nous paraît pour diverses raisons plus adéquate que la loi personnelle de ceux qui utilisent le véhicule. Cela se justifie surtout du fait qu'en matière de couverture du dommage causé par un accident de la circulation, l'élément essentiel est l'assurance, laquelle doit être conclue dans la plupart des pays avant la mise en circulation des véhicules automobiles et se trouve donc régulièrement soumise à la loi du pays d'immatriculation.

5 A notre avis, l'application de la loi du lieu d'immatriculation ne devrait pas être obligatoire; au contraire, cette loi ne devrait s'appliquer que si le lésé le désire. En principe, celui-ci devrait toutefois avoir la faculté d'exiger l'application de la loi du lieu de l'accident, lorsqu'il estime qu'elle lui serait plus favorable. Une exception pourrait, le cas échéant, être admise lorsque les intérêts de la personne responsable méritent tout particulièrement d'être pris en considération, par exemple en cas de responsabilité envers un passager bénévole.

Etant donné que dans maints Etats, certains véhicules automobiles, notamment les petits motocycles et les cyclo-moteurs, ne sont pas soumis à l'immatriculation, il y aurait lieu de prévoir expressément qu'en pareils cas le lieu de stationnement habituel du véhicule remplace le lieu d'immatriculation.

6 Nous fondant sur ces considérations, nous proposons le texte suivant pour les dispositions en question:

Article 3

1 Sous réserve des dispositions des articles 4 et 5, lorsque la victime avait, au moment de l'accident, sa résidence habituelle dans l'Etat où le véhicule était immatriculé, la loi applicable à la responsabilité civile du propriétaire et du conducteur du véhicule est la loi interne de l'Etat d'immatriculation du véhicule.

2 Lorsqu'il s'agit d'un véhicule non soumis à l'immatriculation, le lieu de stationnement habituel du véhicule remplace le lieu d'immatriculation.

3 Lorsqu'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles.

Article 4

1 En cas de transport bénévole, la loi applicable à la responsabilité civile du propriétaire et du conducteur du véhicule envers le passager est la loi interne de l'Etat d'immatriculation du véhicule, lorsque le voyage commun a commencé dans cet Etat ou que le passager y avait, au moment de l'accident, sa résidence habituelle.

2 Lorsqu'il y a plusieurs victimes parmi les passagers, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles.

Article 5

1 En cas de transport à titre onéreux, la loi applicable à la responsabilité née du transport est la loi interne de l'Etat d'immatriculation du véhicule, lorsque le passager a commencé son voyage ou avait l'intention de le terminer dans cet Etat ou qu'il y avait, au moment de l'accident, sa résidence habituelle.

2 Lorsqu'il y a plusieurs victimes parmi les passagers, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles.

Article 5 bis (nouveau)

Dans les cas prévus aux articles 3, 4 et 5, si la victime le demande, la loi applicable est la loi interne en vigueur au lieu de l'accident.

Nous nous demandons enfin si l'expression «responsabilité née du transport» (art. 5) n'est pas équivoque. Veut-on laisser entendre par là que, le cas échéant, la personne responsable ne doit pas nécessairement être le propriétaire ou le conducteur du véhicule?

Une précision paraît désirable.

Procès-verbaux et Documents de travail de la Deuxième commission

Composition de la Deuxième commission

PRÉSIDENT

M. Y. Loussouarn, Professeur à la Faculté de droit et des sciences économiques de Paris.

VICE-PRÉSIDENT

M. W. L. M. Reese, Director, Parker School of Foreign and Comparative Law, Columbia University.

RAPPORTEUR

M. E. Essén, Judge at the City Court of Stockholm.

MEMBRES

République Fédérale d'Allemagne

M. H. von Spreckelsen, Ministerialdirigent im Bundesministerium der Justiz.

M. G. Beitzke, Professeur à l'Université de Bonn.

M. B. Klingsporn, Ministerialrat im Bundesministerium der Justiz.

Autriche

M. F. Schwind, Professeur, Recteur de l'Université de Vienne.

M. O. Edlbacher, Directeur au Ministère Fédéral de la Justice.

Belgique

M. P. Jenard, Directeur au Ministère des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur.

Mme A. Delvaux, Secrétaire d'Administration au Département de la Justice.

Canada

M. P. Crépeau, Professeur à l'Université McGill, Président de l'Office de Révision du Code civil de Québec.

M. H. E. Read, Vice-President of Dalhousie University.

Danemark

M. J. Bangert, Juge de première instance, Conseiller au Ministère de la Justice.

M. A. Philip, Professeur, Docteur en droit.

Espagne

M. Dositeo Berreiros Mourenza, Jurisconsulte au Ministère de la Justice et Magistrat.

M. José Manuel Lacleta y Muñoz, Premier Secrétaire à l'Ambassade d'Espagne à La Haye.

Etats-Unis

S. Exc. M. R. D. Kearney, Ambassador of the United States, Office of the Legal Adviser, Department of State.

M. K. H. Nadelmann, Research Scholar, Harvard Law School.

Finlande

M. H. Jokela, Professor at the University of Helsinki.

M. H. Grönqvist, Counsellor of Legislation at the Ministry of Justice.

France

M. le Doyen H. Batiffol, Professeur à la Faculté de droit et des sciences économiques de Paris.

M. J. Baudoin, Sous-Directeur des Affaires civiles au Ministère de la Justice.

M. N. Museux, Membre du Service Juridique du Ministère des Affaires Etrangères.

Grèce

M. E. Krispis, Professeur à l'Université d'Athènes.

Mme E. Krispi-Nicoletopoulou, Professeur agrégé à l'Université d'Athènes.

Irlande

M. P. P. D. Quigley, Legal Assistant to the Attorney-General.

Israël

M. U. Yadin, Deputy Attorney-General.

M. M. Eltes, Deputy State-Attorney.

Italie

M. R. de Nova, Preside della Facoltà di Legge dell'Università di Pavia, Ordinario di diritto internazionale.

Japon

M. Osamu Mimura, Counsellor at the Civil Affairs Bureau of the Ministry of Justice.

M. Sueo Ikehara, Professor at the University of Tokyo.

M. Koichi Nishimura, Judge at the Tokyo District Court.

M. Manabu Yamamoto, First Secretary at the Embassy of Japan in Brussels.

Luxembourg

M. A. Huss, Procureur général d'Etat honoraire.

Norvège

M. S. Rognlien, Chef de la Direction de Législation au Ministère de la Justice.

Pays-Bas

M. L. I. de Winter, Professeur à l'Université d'Amsterdam, Président de la Commission d'Etat néerlandaise pour la codification du droit international privé.

M. P. Eijssen, Conseiller à la Cour de cassation.

M. J. C. Schultsz, Avocat.

Portugal

M. V. Taborda Ferreira, Docteur en droit, Avocat.

République Arabe Unie

M. Ahmed Mahdy El-Diwany, Technical Secretary of the President of the Court of Cassation.

Royaume-Uni

M. R. H. Graveson, Q.C., Dean of the Faculty of Law, University of London, King's College.

M. K. M. H. Newman, Assistant Solicitor, Lord Chancellor's Office, House of Lords.

M. A. E. Anton, Professor, Department of Jurisprudence of the University of Glasgow.

M. D. M. Edwards, Assistant Legal Adviser, Foreign Office.

Suède

M. U. K. Nordensen, Head of Department for International Affairs of the Ministry of Justice.

M. A. Malmström, Professor at the University of Uppsala.

M. L. Welamson, Professor at the University of Stockholm.

Suisse

M. A. Panchaud, Président du Tribunal Fédéral.

M. F. Vischer, Professeur à l'Université de Bâle.

M. C. A. Markees, Chef de section Ia à la Division de Police au Département Fédéral de Justice et Police.

Tchécoslovaquie

M. R. Bystrický, Professor at the University Carolinum, Prague.

M. L. Kopáč, Legal Adviser of the Ministry of Foreign Trade.

Yougoslavie

M. B. T. Blagojević, Professeur à l'Université de Belgrade, Directeur de l'Institut de Droit comparé, Jurisconsulte-en-chef du Secrétariat d'Etat des Affaires Etrangères.

M. Z. Matić, Professeur à l'Université de Zagreb.

OBSERVATEURS

Indonésie

M. Sudargo Gautama (Gouwgioksiong), Docteur en droit, Professeur.

M. Teuku Mohammad Radhie, Licencié en droit.

M. H. R. T. Situmorang, Licencié en droit.

Conseil de l'Europe

M. H. P. Furrer, Administrateur à la Direction des Affaires juridiques.

Commission des Communautés Européennes

M. W. M. A. Hauschild, Chef de la Division «Droit commercial, droit des sociétés, droit de la procédure» dans la Direction «Rapprochement des Législations».

M. G. Di Marco, Administrateur à la Direction générale du Marché Intérieur et du Rapprochement des Législations.

SECRÉTARIAT

Secrétaire général

M. M. H. van Hoogstraten.

Secrétaire général adjoint

M. G. A. L. Droz.

Secrétaires rédacteurs

M. B. M. Dutoit, Professeur à l'Université de Lausanne.

M. F. Gianviti, Docteur en droit, Chargé de cours à l'Université de Nancy.

M. S. G. Kahn, M.A., LL.B., Lecturer in Law, Ealing Technical College.

Liste des Procès-verbaux et des Documents de travail ¹

Les Procès-verbaux et Documents de travail sont rangés dans l'ordre chronologique (date de la séance pour les premiers, de la distribution pour les seconds).

	Page
<i>Documents de travail Nos 1 à 3 – propositions diverses (distribués le 7 octobre 1968)</i>	90
<i>Procès-verbal No 1 – séance du 7 octobre 1968</i>	91
<i>Documents de travail Nos 4 à 6 – propositions diverses (distribués les 8 et 9 octobre 1968)</i>	92
<i>Procès-verbal No 2 – séance du 9 octobre 1968</i>	94
<i>Documents de travail Nos 7 à 14 – propositions diverses (distribués les 10 et 11 octobre 1968)</i>	100
<i>Procès-verbal No 3 – séance du 11 octobre 1968</i>	103
<i>Documents de travail Nos 15 et 16 – propositions diverses (distribués le 12 octobre 1968)</i>	109
<i>Procès-verbal No 4 – séance du 12 octobre 1968</i>	110
<i>Document de travail No 17 – propositions du Danemark (distribué le 14 octobre 1968)</i>	116
<i>Procès-verbal No 5 – séance du 14 octobre 1968</i>	116
<i>Documents de travail Nos 18 à 20 – propositions diverses (distribués le 15 octobre 1968)</i>	122
<i>Procès-verbal No 6 – séance du 15 octobre 1968</i>	122
<i>Documents de travail Nos 21 et 22 – propositions diverses (distribués le 16 octobre 1968)</i>	128
<i>Procès-verbal No 7 – séance du 16 octobre 1968</i>	129
<i>Document de travail No 23 – proposition du Danemark (distribué le 18 octobre 1968)</i>	134
<i>Procès-verbal No 8 – séance du 18 octobre 1968</i>	134
<i>Documents de travail Nos 24 à 27 – propositions diverses (distribués le 19 octobre 1968)</i>	140

<i>Procès-verbal No 9 – séance du 19 octobre 1968</i>	141
<i>Documents de travail Nos 28 à 31 – propositions diverses (distribués les 20 et 21 octobre 1968)</i>	147
<i>Procès-verbal No 10 – séance du 21 octobre 1968</i>	149
<i>Documents de travail Nos 32 à 36 – propositions diverses (distribués le 22 octobre 1968)</i>	155
<i>Procès-verbal No 11 – séance du 22 octobre 1968</i>	157
<i>Procès-verbal No 12 – séance du 22 octobre 1968</i>	163
<i>Documents de travail Nos 37 à 39 – propositions diverses (distribués le 23 octobre 1968)</i>	168
<i>Procès-verbal No 13 – séance du 23 octobre 1968</i>	170
<i>Documents de travail Nos 40 et 41 – propositions du Comité de rédaction (distribués le 24 octobre 1968)</i>	175
<i>Procès-verbal No 14 – séance du 24 octobre 1968</i>	178
<i>Texte du projet soumis à la Séance plénière</i>	184
<i>Extrait du Procès-verbal de la Séance plénière – séances des 25 et 26 octobre 1968</i>	189
<i>Extrait de l'Acte final de la Onzième session</i>	193

¹ Les tables des matières et par articles se trouvent à la fin du présent tome.

Distribués le 7 octobre 1968

No 1 (complété par le Doc. trav. No 6) – Observations de la délégation des Pays-Bas relatives à l'avant-projet de convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière

La délégation néerlandaise propose de simplifier l'avant-projet en tenant compte des principes directeurs suivants:

1 *La convention ne doit pas s'appliquer aux transports à titre onéreux, pour éviter des conflits avec des conventions existantes (CMR) et pour écarter les conflits entre des actions concurrentes sur la base d'un contrat, avec ou sans clause d'exonération.*

Des contreprestations sans importance économique ne seront pas considérées comme entraînant le caractère d'un transport à titre onéreux.

2 *Combiner les cas visés par les articles 3 et 4 de l'avant-projet.*

a S'il y a un auteur et une victime:

principe: loi du pays de l'accident;

première exception: si l'auteur et la victime ont tous deux la RH dans le même pays: loi de ce pays;
seconde exception: si l'auteur et la victime n'ont ni leur RH dans le pays de l'accident ni dans le même pays: loi la plus appropriée au vu des circonstances (et conséquences).

b S'il y a plusieurs auteurs:

principe: loi du pays de l'accident;

première exception: si tous les auteurs et la victime ont leur RH dans un même pays: loi de ce pays;
seconde exception: tous les auteurs ont comme la victime leur RH hors du pays de l'accident mais ils ne l'ont pas tous dans le même pays que la victime: pour tous loi la plus appropriée au vu des circonstances (et conséquences). N.B.: Si l'un des auteurs a sa RH dans le pays de l'accident, la lex loci delicti s'applique.

c S'il y a plusieurs victimes:

loi applicable à déterminer selon les articles 2 ou 3 séparément pour chacune des victimes.

3 *Aux fins de la présente convention, toutes les fois que l'auteur n'est pas le «propriétaire», on entend par auteur «propriétaire».*

Article 3

Collision en Allemagne	Avant-projet	Prop.néerl.
1 Auteur RH aux Pays-Bas Victime RH en Allemagne	lex loci delicti	lex loci delicti
2 Auteur RH aux Pays-Bas Victime RH aux Pays-Bas	loi néerlandaise	loi néerlandaise
3 Auteur RH aux Pays-Bas Victime RH en France	lex loci delicti	proper law of the tort

Article 4

Accident en Allemagne	Avant-projet	Prop.néerl.
1 Auteur RH aux Pays-Bas Victime RH en Allemagne	proper law of the tort	lex loci delicti
2 Auteur RH aux Pays-Bas Victime RH aux Pays-Bas	loi néerlandaise	loi néerlandaise
3 Auteur RH aux Pays-Bas Victime RH en France	proper law of the tort	proper law of the tort

No 2 – Proposal of Mr Reese (United States)

Suggested rewrite of paragraph 2, article 1 of the Road Accidents Convention

For the purpose of this Convention, a traffic accident shall mean an accident involving a moving vehicle, whether motorized or not, on a public or private road.

No 3 – Proposition de la délégation belge

Article 3

1 Sous réserve des dispositions des articles 4 et 5, en cas d'accident causé par un véhicule sur le territoire d'un Etat autre que celui où il a été immatriculé, la loi de l'Etat d'immatriculation est applicable lorsque la victime a sa résidence habituelle sur le territoire de ce dernier Etat.

2 Lorsqu'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'elles.

3 En cas d'accident causé par plusieurs véhicules la loi de l'Etat d'immatriculation est applicable, si tous les véhicules impliqués dans l'accident sont immatriculés dans un même Etat:

a dans les rapports entre les auteurs de l'accident, s'ils sont également victimes, sans qu'il soit tenu compte de leur résidence habituelle;

b (première variante) dans les rapports entre les auteurs et les autres personnes victimes de l'accident, à moins qu'elles n'aient leur résidence habituelle sur le territoire de l'Etat du lieu de l'accident;

c (deuxième variante) dans les rapports entre les auteurs et les autres personnes victimes de l'accident qui ont leur résidence habituelle sur le territoire de l'Etat d'immatriculation.

4 Dans les cas prévus aux alinéas 1 et 3, si une personne est responsable de l'accident, sans que sa responsabilité soit liée à l'intervention d'un véhicule soumis à l'immatriculation, la loi de l'Etat d'immatriculation n'est applicable que si cette personne a sa résidence habituelle sur le territoire de cet Etat.

Articles 4 et 5

Variante 1

En cas d'accident causé par un véhicule sur le territoire d'un Etat autre que celui où il est immatriculé, et s'agissant de transport bénévole ou onéreux, la loi applicable à la responsabilité née du transport est celle de l'Etat sur le territoire duquel le véhicule est immatriculé sauf si le passager avait au moment de l'accident sa résidence habituelle sur le territoire du lieu de l'accident.

Variante 2

... si le passager avait, au moment de l'accident, sa résidence habituelle sur le territoire de cet Etat.

Procès-verbal No 1

Séance du lundi 7 octobre 1968

La séance est ouverte à 15 h. 30 sous la présidence de M. de Winter, Président de la Onzième session.

Le Président ouvre la séance et indique le thème de la convention envisagée: les accidents de la circulation routière.

Malgré le Rapport très clair établi par M. Essén (Suède), il reste de nombreux problèmes difficiles.

Le Président propose à la Commission d'élire à sa présidence M. le Doyen Loussouarn (France) qui accepte.

M. Loussouarn est élu Président de la Deuxième commission par acclamations.

M. Loussouarn (France) occupe le siège présidentiel.

Le Président remercie les Délégués pour son élection, tant en son nom qu'au nom de la délégation française qu'elle honore. Il informe les Membres de la Commission que M. Newman, ancien Vice-président de la Commission, ne peut reprendre sa place. Il propose l'élection à la vice-présidence de M. Reese (Etats-Unis d'Amérique).

M. Reese est élu Vice-président de la Deuxième commission par acclamations.

Le Président propose ensuite l'élection de M. Essén (Suède) comme Rapporteur. M. Essén accepte.

M. Essén est élu Rapporteur de la Deuxième commission par acclamations.

Le Président informe les Membres de la Commission que la prochaine réunion aura lieu mercredi matin à 10 h. Il rappelle les difficultés rencontrées jusqu'ici. Il a fallu concilier les tendances antagonistes par des compromis qui sont souvent malaisés. Il informe en outre la commission que les délégations belge et hollandaise ont proposé des textes nouveaux qui affectent profondément l'économie de l'avant-projet. Il souhaite que les Délégués examinent à loisir ces propositions avant la prochaine réunion afin de pouvoir se consacrer d'emblée aux difficultés essentielles de l'avant-projet.

La séance est levée à 15 h. 40.

Distribués les 8 et 9 octobre 1968

No 4 – Amendements proposés par la délégation allemande

Préambule

Les Etats signataires de la présente Convention,
Désirant établir des dispositions communes concernant
la loi applicable à la responsabilité *extra-contractuelle*
en matière d'accidents de la circulation routière,

...

Article 1

...

Alinéa 3

La présente Convention ne s'applique pas:

- 1 à la responsabilité des «fabricants pour leurs produits»;
- 2 à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue à son entretien ou à sa sécurité;
- 3 aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire ou du détenteur du véhicule ou de celle du commettant;
- 4 à toutes subrogations et à tous actions et recours de la sécurité sociale.

Article 2

...

L'alinéa 2 est supprimé.

Article 3

Toutefois, lorsque la personne dont la responsabilité est mise en cause et la victime avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans le même Etat, la loi interne de cet Etat est applicable à leurs rapports mutuels.

La loi énoncée à l'alinéa premier régit les rapports en matière de responsabilité entre les personnes ayant leur résidence habituelle dans le même Etat aussi dans le cas où un tiers ayant sa résidence habituelle dans un autre Etat est impliqué dans l'accident; toutefois tout recours que le tiers peut former contre une autre personne n'est pas touché du fait qu'à l'égard de la responsabilité de cette autre personne, la loi du lieu de l'accident est remplacée par la loi énoncée à l'alinéa premier du présent article.

Article 4

Est supprimé.

No 4 – Amendments proposed by the German delegation

Preamble

The States signatory to the present Convention,
Desiring to establish common provisions on the applicable law in tort concerning traffic accidents,

...

Article 1

...

Paragraph 3

The present Convention shall not apply –

- 1 to 'products liability';
- 2 to the liability of the owner of, or to that of any other person responsible for the maintenance or the safety of a way open to traffic;
- 3 to vicarious liability, with the exception of the liability of the owner or the keeper of the car, or of a principal, or of a master;
- 4 to all questions of subrogation, and to all actions and recourse by national insurance ('sécurité sociale').

Article 2

...

Paragraph 2 deleted.

Article 3

However, when the person whose liability for the damage is considered and the victim had their habitual residence in the same State at the time of the accident, the law applicable amongst themselves shall be the internal law of that State.

The law indicated in the first paragraph shall govern the liability relations between the persons who had their habitual residence in the same State even when there is a third person involved in the accident who had his habitual residence in another State; however, any right to recourse which the third person might be entitled to exercise against any other person responsible shall not be infringed by the fact that as regards the liability of this other person the law indicated in the first paragraph replaces the law of the place of the accident.

Article 4

Deleted.

Article 6

- ...
3 a les modes et l'étendue de la réparation;
4 les personnes lésées ayant un droit personnel à la réparation du dommage subi;
...

Article 7

No 1 est supprimé.

Article 7 bis

Pour l'application de la présente Convention, un préposé est censé avoir sa résidence habituelle dans l'Etat où le commettant a sa résidence habituelle.

Article 6

- ...
3 a the kinds and the extent of reparation;
4 the persons suffering damage who have a claim to recovery in their own right;
...

Article 7

No 1: deleted.

Article 7 bis

For the application of the present Convention, a servant shall be deemed to have his habitual residence in the State in which the master has his habitual residence.

Commentaire du texte proposé par la délégation allemande de l'article 3 de l'avant-projet

A Les articles 3 à 5 (première variante) de l'avant-projet partent du principe qu'il faut appliquer la loi interne commune et non pas le droit du lieu de l'accident lorsque l'auteur et la victime ont leur résidence habituelle dans le même Etat. Ce principe doit être approuvé.

Cependant, l'avant-projet ne règle pas de manière satisfaisante la question de savoir quel droit doit être appliqué lorsque plusieurs auteurs qui n'ont pas tous leur résidence habituelle dans le même Etat que la victime sont responsables de l'accident. La Commission spéciale a pris en considération les deux solutions suivantes:

a la responsabilité de tous les auteurs est régie uniformément par la loi du lieu de l'accident;

b s'il y a plusieurs auteurs, leur responsabilité est régie par des lois différentes, c'est-à-dire que la responsabilité des auteurs ayant leur résidence habituelle dans le même Etat que la victime est réglée par la loi interne commune et celle des autres auteurs tombe sous le coup de la loi du lieu de l'accident.

L'application d'une loi unique à la responsabilité de plusieurs auteurs (solution sub a) comporte l'avantage que la compensation interne est également régie par une loi unique. Cette solution comporte cependant l'inconvénient que la loi applicable aux rapports mutuels entre un auteur de l'accident et une victime ayant leur résidence habituelle dans le même Etat dépend du problème de savoir si encore un autre auteur ayant sa résidence habituelle dans un autre Etat est responsable de l'accident. La vérification de ce problème est susceptible de compliquer considérablement la régularisation de la réparation du dommage.

Ce désavantage peut être évité si la responsabilité de plusieurs auteurs est régie par les lois différentes indiquées sub b. Toutefois, selon la solution sub b, il y aura

un résultat inéquitable lors de la compensation interne entre eux dans le cas où la loi interne commune de l'un des auteurs et de la victime prévoit une indemnisation inférieure à celle déterminée par la loi du lieu de l'accident. Dans ce cas, le recours de l'auteur responsable en vertu du droit du lieu de l'accident contre l'autre auteur est affaibli ou même éliminé du seul fait que cet autre auteur et la victime ont tous deux leur résidence habituelle dans un Etat autre que celui où l'accident s'est produit. Ce résultat est contraire à l'idée que les limitations de la responsabilité qui reposent sur une relation particulière entre la victime et l'un des auteurs ne doit pas entraîner des désavantages pour un tiers auteur (Cour de Cassation, 21-12-1965, La Jurisprudence automobile, 1966, 244).

B Etant donné que ni la solution sub a ni la solution sub b ne conduisent à des résultats satisfaisants, la délégation allemande a présenté une proposition intermédiaire variant la solution sub b. Cette proposition prévoit comme celle-ci l'application de la loi interne commune à la relation juridique entre un auteur et la victime même dans le cas où, en outre, un tiers auteur ayant sa résidence habituelle dans un autre Etat est responsable de l'accident. Elle évite cependant par une disposition spéciale que l'application de la loi interne commune ne porte atteinte au droit de compensation dont jouirait le tiers auteur dans le rapport interne si l'autre auteur était obligé d'indemniser la victime [non pas d'après la loi interne commune, mais] — tel que le tiers auteur — en vertu du droit du lieu de l'accident.

Exemple:

Par une collision survenue en France entre une voiture autrichienne et une voiture française, un piéton autrichien est blessé. Aucune faute ni du conducteur autrichien, ni du conducteur français ne peut être prouvée. D'autre part, les détenteurs des véhicules ne peuvent non plus prouver l'absence d'une faute des conducteurs (art. 9 al. 2 de la loi autrichienne sur la responsa-

bilité dans la circulation ferroviaire et automobile qui, en ce qui concerne le résultat pratique, coïncide, étroitement avec la législation française).

Dans ce cas, la responsabilité du détenteur est limitée aux montants maxima prévus à l'article 15 de ladite loi autrichienne, tandis que d'après le droit français, la responsabilité du détenteur est illimitée et comprend aussi le pretium doloris.

Suivant la proposition de la délégation allemande, la responsabilité dans le rapport externe et la compensation dans le rapport interne seraient réglées de la manière suivante:

1 Lorsque la loi du lieu de l'accident prévoit une indemnisation plus élevée que la loi interne commune de la victime et de l'un des auteurs, tel que c'est le cas de l'exemple ci-dessus, le coauteur, dont la responsabilité est régie par le droit du lieu de l'accident, jouit du même droit de recours contre l'autre auteur comme si sa responsabilité tombait également sous le coup du droit du lieu de l'accident.

Par la compensation interne, l'autre auteur est donc redevable de la même indemnité qu'il aurait dû payer si la responsabilité des deux auteurs était régie uniquement par le droit du lieu de l'accident.

Cette solution évite cependant l'inconvénient susmentionné qui, en appliquant la loi interne commune, complice à l'égard de plusieurs auteurs responsables, le rapport externe (solution a) du fait qu'il faut vérifier dans chaque cas si un autre auteur à qui la loi interne commune de la victime et de l'un des auteurs ne peut être appliquée est responsable de l'accident.

D'après la proposition de la délégation allemande, le fait qu'un autre auteur ayant sa résidence habituelle dans un autre Etat est encore responsable de l'accident entre en ligne de compte que dans une procédure de recours.

2 Si, cependant, le droit du lieu de l'accident prévoit non pas une indemnité supérieure mais inférieure à celle stipulée par la loi interne commune de la victime et de l'un des auteurs, les intérêts du tiers auteur responsable en vertu de droit du lieu de l'accident ne sont pas affectés du fait que l'autre auteur qui a sa résidence habituelle dans le même Etat que la victime est, d'après la loi interne commune, redevable d'une indemnisation supérieure à celle prévue par le droit du lieu de l'accident. L'auteur responsable d'après la loi interne commune n'a le droit de recours contre le tiers auteur responsable d'après le droit du lieu de l'accident que dans la mesure où il pourrait réclamer une compensation si sa propre responsabilité tombait également sous le coup du droit du lieu de l'infraction. Par conséquent, l'application dans ce cas de la loi interne commune ne porte pas préjudice au tiers auteur.

C La délégation allemande estime d'autre part qu'il n'y a pas de raison de traiter de manière différente les cas énoncés aux articles 3 et 4 de l'avant-projet. Le règlement devrait être aussi clair et compréhensible que possible. La délégation allemande propose en conséquence de supprimer l'article 4 de l'avant-projet. En ce qui concerne l'article 5 de l'avant-projet, la délégation allemande propose de prendre en considération d'exclure le transport à titre onéreux du champ d'application de la Convention.

No 5 – Proposal of the Israeli Delegation

Article 1

In the Contracting States the law applicable to the non-contractual civil liability arising from traffic accidents shall be the law determined by this Convention. That

law shall be applicable whether or not the accident has occurred within the territory of a Contracting State and whatever be the court competent or the procedure applicable for the enforcement of the liability.

For the purpose of this Convention, traffic accident shall mean an accident resulting from the use of a motor vehicle on the public highway or in any other place to which the public or any part of it has access, it being immaterial whether at the time of the accident the vehicle was moving or stationary.

No 6 – Complète le Document de travail No 1.

Procès-verbal No 2

Séance du mercredi 9 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président, à l'ouverture de la séance, déclare que selon lui, la Commission doit d'emblée s'attacher à examiner l'économie générale de l'avant-projet, car elle ne dispose que d'un temps limité. Comme, en outre, plusieurs amendements importants ont été déposés, il importe de revoir surtout la rédaction des articles 2, 3 et 4 de l'avant-projet.

Les propositions déposées émanent des délégations néerlandaise, belge, allemande, d'Israël et des Etats-Unis. Ces diverses propositions n'ont pas toutes la même portée. Ainsi, M. Reese a cherché à définir la notion d'accident de la circulation routière. La proposition allemande concerne les actions récursoires. Pour ces propositions qui, de même que celle de la délégation israélienne, concernent des points spéciaux, il vaut mieux en renvoyer la discussion à plus tard et se consacrer, pour le moment, à l'étude de l'économie générale de l'avant-projet et à l'étude des propositions qui l'affectent directement, c'est-à-dire les propositions belge et néerlandaise.

Mr Rognlien (Norway) pointed out that the proposals under discussion were new proposals while there were already some that had been submitted prior to the Session, including the Swiss and Norwegian proposals.

Le Président répond que son exposé n'était pas exhaustif. Il donne la parole à M. Essén (Suède), Rapporteur de l'avant-projet.

Le Rapporteur expose l'économie de l'avant-projet. L'article premier délimite le champ de la convention: responsabilité civile, délictuelle ou quasi délictuelle, due aux accidents de la circulation routière. L'article premier définit cet accident et il précise que sont exclues de la convention la responsabilité des fabricants, celle du propriétaire de la voie publique et les actions récursoires.

L'article 2 pose le principe que la loi normalement applicable est celle du lieu de l'accident. L'alinéa 2 prévoit le cas de l'accident qui n'est pas limité au territoire d'un seul Etat; le principe est alors très proche de la «proper law of the tort».

Des exceptions à la loi du lieu de l'accident ont été jugées nécessaires. Elles sont prévues par les articles 3, 4 et 5. L'article 3 prévoit la responsabilité à l'égard des tiers, tandis que les articles 4 et 5 prévoient la responsabilité à l'égard des passagers dans le cas du transport bénévole ou onéreux.

Selon l'article 3, s'il y a résidence commune de l'auteur et de la victime, cette loi s'applique. Au cas de pluralité de victimes, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'elles. Au cas de pluralité d'auteurs, la loi applicable est déterminée globalement pour tous les auteurs à la fois.

L'article 4 concerne le transport bénévole. S'il y a résidence habituelle commune de l'auteur et de la victime, la loi de cet Etat s'appliquera.

A défaut, ce sera la «proper law» ou, dans la variante No 2, la loi du lieu d'immatriculation.

L'article 5 concerne le transport onéreux. Ici, une alternative a été retenue: 1ère variante: s'il y a résidence habituelle commune de l'auteur et de la victime dans le même Etat, on applique la loi de cet Etat et, à défaut de résidence habituelle commune, la «proper law». 2ème variante: si le responsable de l'accident avait sa résidence habituelle dans l'Etat où le véhicule est immatriculé et que le voyage soit parti de cet Etat, on applique la loi de cet Etat.

Le Président remercie le Rapporteur. Il constate que la *lex loci* a été retenue comme un principe général mais qu'elle a été écartée dans le cas de résidence habituelle commune de l'auteur et de la victime, et encore plus largement lorsqu'il y a transport bénévole ou transport onéreux.

M. Eijssen souhaite une simplification de la convention. Selon lui, il faut exclure de la convention le transport onéreux, matière où les conventions sont déjà nombreuses. Il cite la Convention CMR sur le transport de marchandises par route. Certes, on pourrait limiter la présente convention aux dommages matériels, mais ce ne serait pas désirable. Sans préjudice d'une telle élimination il faut constater que l'article 28 de la CMR subordonne la responsabilité extra-contractuelle à la responsabilité contractuelle. Il serait peu souhaitable d'insérer dans la présente convention un système différent, comme le fait l'article 5 de l'avant-projet. En dernier lieu, si l'on garde cet article 5, on n'écartera pas les conflits entre des actes concurrents sur la base d'un contrat. On devrait même accepter que si certains pays subordonnent dans leur système national la responsabilité extra-con-

tractuelle, l'article 5 ne signifierait rien pour ces pays. Pour toutes ces raisons M. Eijssen propose la suppression de l'article 5. Il serait peut-être même indiqué que la convention dise expressément qu'elle ne s'applique pas à la responsabilité en cas de transport onéreux.

Quant aux collisions entre véhicules, il est curieux qu'elles ne soient pas soumises aux mêmes règles que le transport bénévole. Le principe devrait être pour les deux cas, l'application de la loi du lieu mais avec quelques exceptions.

Une exception d'abord pour le cas où l'auteur ou les auteurs de l'accident et la victime ont leur résidence habituelle dans le même pays. Le lien qui liera le plus les parties, est dans ce cas le pays de leur résidence commune. Pour cela la loi de ce pays devra s'appliquer. D'autre part, si l'auteur ou un des auteurs ou la victime a sa résidence habituelle dans le pays de l'accident, il existe un lien étroit avec ce pays de sorte que la loi de ce pays soit applicable. Mais lorsque ni l'auteur ni la victime ou, s'il y a plusieurs auteurs, aucun des auteurs ni la victime n'ont une résidence dans le pays de l'accident, ni une résidence commune dans un autre pays, il est difficile de voir un lien avec un pays déterminé. Pourquoi alors dire d'ores et déjà que telle ou telle loi sera applicable? L'appréciation de la loi applicable pourrait être confiée aux circonstances et éventuellement aux conséquences de l'accident: «the proper law of tort» pourrait jouer un rôle. M. Eijssen espère que cette méthode puisse donner satisfaction au Royaume-Uni et que la délégation de ce Pays puisse, à la prochaine session de notre Conférence se montrer plus contente des résultats de notre Conférence qu'elle l'a pu faire hier pendant la session de la Quatrième commission.

En ce qui concerne encore le cas de pluralité de victimes, M. Eijssen voudrait garder le principe de l'avant-projet, c'est-à-dire que la loi applicable sera déterminée pour chacune d'elles.

M. Eijssen pense que le projet peut encore être simplifié, en l'adaptant en même temps à la réalité, si la convention met l'accent, plus que l'avant-projet ne le fait, sur l'immatriculation du véhicule. Il se réfère ici seulement aux éléments qui détermineront la loi applicable. La responsabilité du vrai propriétaire du véhicule ainsi que celle du conducteur devraient rester réglées par la présente convention.

Le Président souligne les deux aspects de la proposition néerlandaise: d'une part, il faut exclure le transport onéreux de la convention; d'autre part, il faut adopter des principes différents de ceux de l'avant-projet pour déterminer la loi applicable. C'est ce second aspect qui a certainement les conséquences les plus graves pour l'économie de l'avant-projet.

En ce qui concerne le transport onéreux, il y a une double difficulté, le conflit avec les conventions antérieures et le risque de divergences dans la qualification contractuelle ou délictuelle selon les pays.

En ce qui concerne la loi applicable, le Président observe que le Délégué néerlandais adhère en principe à la loi du lieu de l'accident, mais que ce principe est ensuite vidé de sa substance, car, selon la proposition néerlandaise, le lieu de l'accident ne sera jamais à lui seul un élément suffisant de rattachement. Il ne sera pris en considération que s'il coïncide avec la résidence de la victime ou avec celle de l'auteur ou avec celle des deux. La proposition néerlandaise implique donc un remaniement profond de l'article 2. Il ne sert en effet à rien d'affirmer le principe de l'application de la *lex loci*, si les articles suivants effacent ce principe.

En outre, il existe deux autres différences entre la proposition néerlandaise et l'avant-projet. En premier lieu,

il n'y a plus de distinction entre les piétons et les passagers; une même loi leur est applicable. En ce qui concerne les auteurs, il faut désormais dans tous les cas que tous les auteurs aient leur résidence dans le même Etat que la victime pour que cette loi soit applicable.

En second lieu, la «proper law» au lieu d'être cantonnée dans le transport bénévole pour les rapports entre l'auteur et les passagers, va être élargie hors du transport pour régir tous les aspects de la responsabilité délictuelle même.

Le Président souhaite que l'on aborde en premier lieu la question qui affecte le moins profondément l'économie de la convention, c'est-à-dire l'exclusion du transport onéreux.

Mr Rognlien (Norway) said that this was a difficult question. He thought that it would be of great advantage to include transport for payment for the benefit of those countries which could accept such an inclusion, and a reservation for those countries which could not accept it. He suggested that a proper law of the transport should be formulated in such a way that the proper law of the tort would be the same as the proper law of the contract. If there were concrete agreement between the parties, then the matter would be outside the Convention; otherwise it would be covered wholly by the proper law of the transport, whether in contract or tort, with the proviso that if there was a loss based on the contract, that would be decided by the proper law of the contract. This should be the same as the proper law of the tort whenever possible.

M. de Nova (Italie) estime que l'on pourrait réserver provisoirement la question du transport onéreux, mais qu'il ne faut pas l'écarter totalement d'emblée. Il préférerait, pour sa part, que le transport onéreux reste dans la convention, quitte à l'examiner plus tard.

Mr Yadin (Israel) stated that the point of contact between this Convention and the Convention on transport was restricted. It was clear that this Convention dealt with non-contractual matters and where a person could bring a claim in contract and tort, it would not apply. It would only apply to a possible tort action. The Parties to this Convention were not necessarily Parties to the other convention. What was needed was a saving clause for other conventions. He suggested a formulation stating that this Convention would apply except where there existed another convention on the other aspect. For example where there was damage to goods and the States concerned were Parties to the Transport Convention, then the Transport Convention would apply. This was not an exclusion clause, but a saving clause. This present Convention would act as a residual law.

Mr Graveson (United Kingdom) began with some general introductory remarks. Firstly, he pointed out that there were some fundamental proposals made by the Netherlands, Belgium and Germany among others. Secondly, he welcomed new Members of the Conference, Canada and Czechoslovakia, who had as yet had no chance to consider the matter under discussion. Thirdly, he pointed out that further time for consultation on this difficult topic would be valuable.

With regard to article 5, he stated that the United Kingdom did not wish to exclude this article as such, but desired to combine articles 4 and 5 in order to provide a general rule. They did not reflect a distinction that existed in the United Kingdom. He expressed the general sympathy of the United Kingdom with the attempt of the Netherlands to simplify the Convention, even if they did not agree in all details.

M. Panchaud (Suisse) se rallie à la suggestion de M. Eijssen en faveur de l'exclusion du transport onéreux. La distinction entre les responsabilités contractuelle et délictuelle est très délicate. De plus, éliminer de la convention la responsabilité du transporteur onéreux serait sans grand inconvénient pratique. Il s'agit en fait des transports par autocars, pour lesquels souvent le billet de transport contient une clause limitant la responsabilité du transporteur. On risquerait d'ailleurs des conflits très difficiles si une loi devait s'appliquer au contrat et une autre à la responsabilité du transporteur. Peut-être serait-il possible de regrouper les articles 4 et 5, sans distinguer entre le transport onéreux et le transport bénévole, pour éviter une distinction qui gêne certains Délégués.

M. Jenard (Belgique) signale que l'Unidroit prépare une convention sur le transport routier de voyageurs. Pourtant cette convention ne semble pas couvrir les voyages en circuit, c'est-à-dire ceux qui commencent et s'achèvent dans un même pays. Or, c'est justement l'un des cas qui a été retenu par la présente Commission. De plus, certains Etats pourraient adhérer à la Convention Unidroit, d'autres à la présente convention. Il serait en tout cas souhaitable de combiner le transport onéreux et le transport bénévole pour aboutir à des solutions identiques. Toutefois, il est bien entendu que lorsqu'il existe des conventions spéciales relatives au transport onéreux, elles doivent l'emporter sur la présente convention.

M. Batiffol (France) estime que l'article 5 de l'avant-projet, tel qu'il est rédigé, est inquiétant. Il y a des risques certains d'interprétations divergentes selon les pays. Les uns n'appliqueront jamais la convention aux transports onéreux, car pour eux la responsabilité du transporteur onéreux est contractuelle, donc hors du domaine de la convention. D'autres appliqueront la convention en considérant que c'est une responsabilité délictuelle. Il faudrait soit préciser expressément que la convention ne s'applique que si la loi du juge saisi considère que la responsabilité du transporteur onéreux est contractuelle, soit exclure expressément de la convention la responsabilité du transporteur onéreux. Certes, il y aurait là une perte pour les pays qui considèrent qu'il s'agit d'une responsabilité délictuelle. Mais mieux vaut un accord plus restreint sur les mêmes choses qu'un accord plus large sur des choses comprises différemment.

M. Beitzke (Allemagne) juge possible le maintien dans la convention de la responsabilité du transporteur onéreux, pourvu qu'on applique à cette responsabilité une loi identique à celle du contrat. Une loi unique s'appliquerait ainsi à la fois à la responsabilité délictuelle et à la responsabilité contractuelle du transporteur. Si, par exemple, il existe une autre convention qui soit relative à la responsabilité contractuelle du transporteur onéreux, c'est la loi déterminée par cette autre convention qui régirait également la responsabilité délictuelle. Il ajoute qu'en ce qui concerne le transport bénévole, il préférerait une règle distincte, car, à la différence du transport onéreux, il ne s'agit pas d'un véritable contrat. Il est donc difficile de rattacher le transport bénévole au transport onéreux et de le soumettre à la même loi.

Mr Rognlien (Norway) asked for a point of clarification from Mr Batiffol. If there were a concrete agreement between the parties, then the validity of that contract should be determined by a rule outside the Convention. If there were no such contract then, if one adopted the rule of proper law in article 5, what law would the French court apply? Would it all be outside the Conven-

tion, or could the court be seduced by the proper law concept adopted there, he asked.

M. Batiffol (France) répond qu'il craint une division entre Etats, les uns appliquant la convention les autres l'excluant en considérant que la responsabilité est contractuelle. En tout cas, la distinction que l'on veut faire entre les contrats contenant une clause expresse et les contrats ne contenant aucune clause de ce genre n'existe pas en France: tout transporteur, avec ou sans clause expresse, garantit la sécurité du transporté.

Le Président observe qu'il y a deux catégories de pays. Tous admettent que s'il y a une clause expresse relative à la responsabilité, cette responsabilité est contractuelle. Mais en l'absence de cette clause, certains décident que la responsabilité est délictuelle, d'autres qu'elle est contractuelle, ceux-ci parce qu'ils estiment qu'il y a toujours un contrat de transport à la base de cette responsabilité.

M. Panchaud (Suisse) ajoute que certains pays, notamment la Suisse, cumulent les deux responsabilités et permettent d'obtenir par la responsabilité délictuelle ce qui ne pourrait être obtenu par la responsabilité contractuelle.

M. Schultz (Pays-Bas) signale que lorsque la Convention CMR s'applique, il n'y a pas de «proper law of the contract». L'article 28 CMR dispose que la Convention s'applique comme telle. Certes, il n'y a pas encore d'équivalent pour le transport des passagers, mais une convention pourrait intervenir bientôt.

Il faut également éviter un ricochet entre les deux conventions.

Or, la CMR dispose que pour la responsabilité délictuelle il faut, en premier lieu, se reporter à la loi régissant cette responsabilité. Cela renvoie donc à la présente convention.

Mr Rognlien (Norway) referring to the other conventions pointed out that if the CMR Convention were adopted by any country it would be regarded as the internal law of that country and the present Convention would thus regard it. There would be a conflict of laws as regards non-contracting States. Relations with other conventions such as the Unidroit Conventions should be dealt with in a special provision that stated that the present Convention did not derogate from any other convention between those Parties.

Mr Philip (Denmark) thought there was a misunderstanding between Mr Rognlien and Mr Batiffol. Firstly, would a choice of law clause in a contract be regarded by the French courts as operative also in respect of relationships in tort? Denmark understood that if this Convention were adopted then the Parties would be free to insert a choice of law clause and all relationships, whether contractual or tortious, would be subject to the agreed law. Secondly he asked whether paid transport should be retained. He agreed with Mr Yadin that a saving clause should be inserted, concerning conventions such as the CMR and CVR. He felt that the utility of the Convention would be jeopardized if the problem of paid transport were excluded. Danish law had difficulty in distinguishing between contract and tort in these matters. He would not go so far as Mr Beitzke, but would try to draft articles 4 and 5 with connecting factors chosen in such a way that in most cases they would be similar to those in the case of a contract.

M. Batiffol (France) répond que la possibilité d'insérer dans le contrat une clause déterminant la loi applicable est évidente.

Mr Philip (Denmark) agreed that one could make a choice of law by agreement. He asked whether a choice of law clause would govern a contractual relationship in French law also with regard to tortious acts by one party.

M. Batiffol (France) répond qu'en France le résultat serait le même, mais par une analyse. On estime que tout dommage subi par le passager pendant le contrat de transport entre dans la responsabilité contractuelle. Si la clause s'applique à toute la responsabilité, ce n'est pas parce qu'elle couvre aussi la responsabilité délictuelle, mais parce que toute la responsabilité est contractuelle.

Le Président constate qu'au cours de la discussion trois possibilités sont apparues: soit éliminer le transport onéreux définitivement, soit traiter le transport onéreux avec le transport bénévole, soit reporter l'étude du transport onéreux. Il observe que si le transport onéreux est traité en même temps que le transport bénévole, il y a un risque de double difficulté, car toute solution qui pourrait être retenue pour le transport bénévole risque d'être mise en question parce qu'elle serait aussi applicable au transport onéreux. La solution préférable serait peut-être de différer l'étude du transport onéreux.

Mr Yadin (Israel) agreed that the Commission should not be hampered by the contractual problem. Most accidents did not arise from contractual transport of passengers or goods. He agreed with Mr Graveson that there should be no distinction drawn between paid and non-paid transport. The question was whether there was a contractual relationship. Such a contractual relationship might arise out of the payment or it might not. CMR and other conventions dealt only with paid carriage. This Convention was only concerned with the distinction between contractual and non-contractual relationships and therefore articles 4 and 5 should be merged.

M. de Nova (Italie) se rallie à la suggestion du Président de différer l'étude du transport onéreux, pourvu que cette étude ne soit pas définitivement abandonnée.

Le Président déclare craindre que si l'on renvoie à plus tard cette étude, cela ne serve de prétexte à tout remettre en question lorsqu'on arrivera à la fin de la convention; ceux qui n'auront pas eu satisfaction sur la responsabilité du transporteur onéreux ne voudront peut-être plus admettre les résultats antérieurement obtenus. Il y a un risque de fiasco total. Quant à examiner ensemble le transport bénévole et le transport onéreux, ce serait très délicat.

Mr Rognlien (Norway) pointed out that if a distinction were drawn between paid transport and unpaid transport, the result would be to force the distinction on countries that did not recognize it. If all concepts of transport were excluded from the Convention then it would be so narrow that many countries would no longer be interested in it. This would be so if it were limited to cases of a car injuring a pedestrian or of two cars driving into each other. Even in this latter case there would always be problems of the internal relationships between the persons liable and their passengers. It would be difficult to decide this point until one saw what rule on transport could be agreed upon.

Le Président se déclare d'accord pour maintenir le transport bénévole dans la convention, car c'est certainement un des cas où l'application de la loi du lieu de l'accident est le plus discutable.

M. Schwind (Autriche) souhaite que l'on étudie d'abord la question essentielle de la convention: la responsabilité délictuelle. Les difficultés sont immenses. Si l'on aboutissait sur ce point à des résultats convenables, ce serait déjà un succès appréciable. Il sera toujours possible ensuite d'examiner le transport onéreux. Si, en revanche, on continue à discuter comme ce matin, on risque de mettre en danger toute la convention.

Mr Reese (United States) said he was concerned with the question as to whether one could distinguish between 'transport bénévole' and 'transport onéreux'. In the case of a person purchasing a bus ticket the situation was clear. This was 'transport onéreux'. But what, he asked, would it be when the journey was in the nature of a joint venture, where one party owned the car, and the other party contributed to the costs, such as petrol? Where expenses were thus shared, would French law regard it as 'transport bénévole' or 'onéreux'? If it were regarded as 'transport onéreux', problems would arise.

Mr Krispis (Greece) said that this was a matter of substantive law. The case postulated by Mr Reese would have to be examined as to whether it were 'transport onéreux' or not according to the law of the Convention and not by any substantive law of an individual country.

Le Rapporteur signale que la plupart des pays s'entendent sur la définition du transport bénévole. Par exemple, selon la loi suisse, il faut que le passager ait été transporté gratuitement et par complaisance. Certains pays étendent un peu plus la notion de transport bénévole. La Commission spéciale s'est prononcée en faveur d'une notion autonome du transport bénévole, c'est-à-dire propre à la convention, et d'une définition large, c'est-à-dire incluant le transport où il y a un paiement minime: repas, partie des frais d'essence. On pourrait même insérer dans la convention une définition du transport bénévole.

Le Président souligne que ces difficultés sont marginales et qu'on ne pourra jamais éliminer complètement ce genre de difficulté. Faut-il pour autant soumettre à un régime uniforme deux choses traitées aussi différemment dans beaucoup de pays que le transport bénévole et le transport onéreux?

M. Panchaud (Suisse) ajoute que la distinction faite par la loi suisse entre le transport onéreux et le transport bénévole correspond à une réalité pratique. Les assureurs suisses ont signalé dans leur rapport que sur 150 000 sinistres par an, il y a 1000 sinistres concernant le transport bénévole à l'étranger, tandis que les litiges sur le transport onéreux à l'étranger sont extrêmement rares, quasi inexistantes. L'utilité d'une convention pour ces derniers est donc très limitée.

Mr Rognlien (Norway) asked what proposals were being considered at the moment, and pointed out that these were concrete Norwegian proposals that had already been distributed to the Delegates. He pointed out that these were not only proposals of the Norwegian Government but also his own. He asked that they be recognized as a Working Document.

M. Droz (Secrétaire général adjoint) souligne que toutes les propositions des Délégués tendant à modifier le texte de l'avant-projet sont des amendements à celui-ci; on doit donc voter pour ou contre l'amendement, non pour ou contre le maintien de l'avant-projet. De plus, il faut commencer par les propositions qui sont les plus contraaires aux textes retenus. Quant au texte norvégien, il

sera distribué sur feuilles roses selon le désir de M. Rognlien.

La séance est suspendue de 12 h. 10 à 12 h. 20.

A la reprise de la séance, **le Président** demande à la Commission de procéder à un vote indicatif sur le point de savoir si le transport à titre onéreux est définitivement exclu de la convention.

Au cas où un rejet total ne serait pas approuvé, il faudrait ensuite décider si l'on doit reporter l'étude du transport onéreux à la fin des travaux de la Commission ou s'il faut l'étudier en même temps que les autres questions, notamment le transport bénévole.

Mr Rognlien (Norway) said that if the first vote did not exclude 'transport onéreux' then the second vote should be to postpone the consideration of 'transport onéreux' until the end of the Session. But what about 'transport bénévole', he asked. He wished the two matters to be discussed together.

Mr Graveson (United Kingdom) said that he was concerned at taking a vote at this stage of the proceedings as there were Working Papers on this topic that had not yet been fully considered. The United Kingdom had just made a proposal relating to the amalgamation of articles 4 and 5. At the most it could be an indicative rather than a definitive vote.

Le Président répond que la position qui va être prise commande le déroulement des travaux. Si on reporte le transport onéreux à la fin de ceux-ci, on devra exclure provisoirement toute discussion sur ce point.

M. Eijssen (Pays-Bas) déclare souhaiter un vote, afin de clarifier le débat.

Le Président ajoute que c'est une règle d'or de la Conférence. Toute délégation qui dépose un amendement a le droit d'exiger un vote sur celui-ci.

Mr Yadin (Israel) said that he would gladly agree to the procedure proposed, but felt it would be easier to take a stand if it were based on the distinction between contractual and non-contractual relationships. Otherwise those Delegates who wished to unite articles 4 and 5 could hardly decide on this point.

Le Président répond que le danger vient de ce qu'il n'y a pas d'unanimité sur les notions de responsabilité contractuelle ou délictuelle. Le critère est plus satisfaisant pour l'esprit que la distinction entre le transport bénévole et le transport onéreux, mais il est beaucoup plus fluctuant selon les pays.

Mr Graveson (United Kingdom) said that the intervention of Mr Yadin had reminded him of a very important point made by Mr Schwind. This was whether the Convention should deal at all with contractual liability. Carriage was only one aspect of this liability.

Le Président répond que la Commission est liée par l'objet de sa mission, que rappelle le préambule de l'avant-projet: la responsabilité contractuelle est hors du domaine de la convention. Ceci posé, la difficulté surgit pour le transport onéreux. Dans certains pays, la responsabilité est contractuelle; dans d'autres, elle est délictuelle.

Mr Rognlien (Norway) asked whether it would help if the Chairman could state that whatever the result of the

vote, a provision would be made for any State to exclude contractual relations if it is thought necessary.

Le Président répond que de toute façon l'article 5 de l'avant-projet, tel qu'il est rédigé, est obscur. Comme l'a observé M. Batiffol, il faut préciser que l'article 5 n'oblige pas le juge à suivre la convention lorsque sa propre loi considère la responsabilité du transporteur onéreux comme contractuelle.

Mr Philip (Denmark) suggested a vote that would comprise both articles 4 and 5. He had great difficulty in distinguishing both types of contract, and distinguishing contract from tort for purposes of article 4. Therefore the effect of the vote should be to contrast article 3 with articles 4 and 5, and exclude transport completely.

Le Président répond que si l'article 4 est également exclu de la convention, celle-ci perd une très grande partie de son intérêt. On peut du reste mettre au vote la question de l'exclusion bloquée des articles 4 et 5.

M. Batiffol (France) estime que ce serait compliquer la question que d'y mêler l'article 4. La proposition néerlandaise est claire et simple. Il serait bon de statuer au moins par un vote indicatif.

Le Président met aux voix la première question, c'est-à-dire, le vote sur l'amendement néerlandais demandant que l'article 5 soit retiré de la convention.

La question posée est: *faut-il que la responsabilité du transporteur onéreux soit exclue de la convention?*

Vote

Par douze voix (Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Suède) contre sept (Allemagne, Autriche, Espagne, France, Pays-Bas, Suisse, Yougoslavie) et quatre abstentions (Grèce, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie), l'amendement néerlandais est rejeté.

Le Président met aux voix la seconde question: *faut-il reporter l'étude du transport onéreux jusqu'à la fin des travaux de la Commission?*

Vote

Par douze voix (Allemagne, Autriche, Canada, Espagne, Finlande, France, Irlande, Italie, Pays-Bas, Suède, Suisse, Yougoslavie) contre trois (Grèce, Luxembourg, Norvège) et huit abstentions (Belgique, Danemark, Etats-Unis, Israël, Japon, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie), la Commission se prononce en faveur du rapport.

Mr Rognlien (Norway) asked whether any Delegate could then take up the question of 'transport bénévole' at any time, even when discussing articles 1 to 3.

Mr Philip (Denmark) suggested the taking of a vote to refer articles 4 and 5 to the end.

Le Président propose à la Commission de voter sur le point de savoir s'il faut reporter à la fin des travaux l'étude du transport bénévole, comme il a été décidé pour le transport onéreux.

M. Eijssen (Pays-Bas) estime que de toute façon l'étude du transport bénévole doit précéder celle du transport onéreux, puisqu'on a déjà voté pour reporter celui-ci à la fin des travaux.

M. Jenard (Belgique) demande si par «fin des travaux» on entend la fin de l'étude des principes généraux qui régissent la loi applicable à la responsabilité, ou s'il faut entendre la fin de tous les travaux de la Commission.

Le Président répond que selon lui le transport bénévole devra être abordé lorsque les principes généraux déterminant la loi applicable auront été dégagés.

Une discussion s'engage entre les Délégués sur le point de savoir s'il doit y avoir un article unique pour le transport bénévole et le transport onéreux et à quel moment l'étude de cet article unique devra être entreprise.

M. Panchaud (Suisse) se déclare hostile à un vote. Il souhaite que l'ordre des articles, tel qu'il résulte de l'avant-projet, soit suivi pour le déroulement des travaux de la Commission.

Le Président répond que la difficulté vient du fait que certains souhaitent tout réunir en un seul article en supplantant les règles spéciales au transport bénévole.

M. Batiffol (France) se rallie à la suggestion de M. Panchaud. Il est prématuré de décider d'emblée si l'on fera un texte unique pour le transport bénévole et le transport onéreux, ou si l'on fera deux textes distincts.

Le Président suggère à la Commission de laisser de côté cette question et d'aborder le second élément de la proposition néerlandaise, celui qui touche au fond du débat, c'est-à-dire la loi applicable à la responsabilité délictuelle en général.

Mr Reese (United States) said that he would agree that Mr Philip's proposal was premature, but asked the Chairman whether he was saying that the Netherlands' proposal should be discussed without the alternative proposals. He thought it would be better first to understand the alternatives.

Le Président répond que si on discute toutes les propositions ensemble pêle-mêle, il y a un risque certain de confusion, car les différences sont grandes d'une proposition à l'autre.

Mr Reese (United States) said that at the moment he was favourably disposed to the Netherlands' proposal, but would like to hear Mr Jenard. He asked whether he could vote for Mr Jenard's proposal if he were later convinced that it was right.

Mr Philip (Denmark) said he was willing to remove his proposal for a vote if all alternatives could be discussed.

Le Président estime que dans ces conditions le plus simple est de reprendre l'avant-projet, article par article. Pour chacun on envisagera les propositions faites par les diverses délégations.

M. Batiffol (France) estime aussi que c'est la seule solution.

Le Secrétaire général suggère que la Deuxième commission se réunisse demain après-midi pour une réunion non officielle afin d'organiser ses travaux.

Le Président se déclare, pour sa part, hostile à un travail en Comité restreint, car les décisions prises par un

tel Comité seraient ensuite remises en question par la Commission.

M. Batiffol (France) ajoute qu'au moment où le Secrétaire général est intervenu, la Commission allait passer à l'étude du fond. Les discussions de méthode sont désormais inutiles.

La séance est levée à 13 h. 10.

Documents de travail Nos 7 à 14

Distribués les 10 et 11 octobre 1968

No 7 – Proposition commune des délégations allemande, belge, néerlandaise et suisse

Solutions schématiques pour les articles 3 et 4 (de l'avant-projet)

Article 3, alinéa premier: *accident causé par un seul véhicule, la victime étant un seul piéton*

Accident en Allemagne	Avant-projet	Proposition
A véhicule immatriculé aux Pays-Bas, victime avec résidence habituelle (RH) en Allemagne	lex loci delicti	lex loci delicti
B véhicule immatriculé aux Pays-Bas, victime RH aux Pays-Bas	loi néerlandaise	loi néerlandaise
C véhicule immatriculé aux Pays-Bas, victime RH en France	lex loci delicti	lex loci delicti ¹

Article 3, alinéa 2: *plusieurs véhicules*

1ère hypothèse: *Collision de 2 (ou plusieurs) véhicules en Allemagne*, les passagers et les personnes extérieures aux véhicules étant exclus de l'hypothèse.

Accident en Allemagne	Avant-projet	Proposition
A 2 véhicules immatriculés en Allemagne		lex loci delicti
B 2 véhicules immatriculés aux Pays-Bas		loi néerlandaise
C 1 véhicule immatriculé aux Pays-Bas 1 véhicule immatriculé en Allemagne		lex loci delicti
D 1 véhicule immatriculé aux Pays-Bas 1 véhicule immatriculé en France		lex loci delicti ²

2ème hypothèse: *Collision de 2 (ou plusieurs) véhicules en Allemagne*, les victimes étant des passagers ou des personnes extérieures aux véhicules.

Accident en Allemagne	Avant-projet	Proposition
A 2 véhicules immatriculés en Allemagne, victimes ou passagers RH en Allemagne ou ailleurs		lex loci delicti
B 2 véhicules immatriculés aux Pays-Bas, victimes ou passagers RH aux Pays-Bas victimes ou passagers d'une autre résidence		loi néerlandaise lex loci delicti
C 1 véhicule immatriculé en Allemagne 1 véhicule immatriculé aux Pays-Bas victimes ou passagers RH en Allemagne ou ailleurs		lex loci delicti ³
D 1 véhicule immatriculé aux Pays-Bas 1 véhicule immatriculé en France victimes ou passagers RH en Allemagne ou ailleurs		lex loci delicti ³

Article 3, alinéa 3: *accident causé par un seul véhicule, plusieurs piétons étant victimes*

Même solution pour chacune des victimes prises séparément.

¹ La question de l'application de la 'proper law of the tort' ne pourrait se poser que dans le cas C.
² La question de l'application de la 'proper law of the tort' ne pourrait se poser que dans le cas D.
³ La question de l'application de la 'proper law of the tort' ne pourrait se poser que dans les cas C et D.

Article 4: Transport bénévole

Accident en Allemagne	Avant-projet	Proposition
<i>A véhicule immatriculé aux Pays-Bas, passagers RH en Allemagne</i>	<i>proper law of the tort</i>	<i>lex loci delicti</i>
<i>B véhicule immatriculé aux Pays-Bas, passagers RH aux Pays-Bas</i>	<i>loi néerlandaise</i>	<i>loi néerlandaise</i>
<i>C véhicule immatriculé aux Pays-Bas, passagers RH en France</i>	<i>proper law of the tort</i>	<i>lex loci delicti</i> ⁴

N.B. Dans toutes les hypothèses de l'article 3, alinéas 2 et 3, le cas de chaque victime est examiné séparément.

Hypothèses d'auteur ou coauteur sans être victimes:

I Tiers extérieur au véhicule, auteur ou coauteur sans être victime

Accident en Allemagne	Avant-projet	Proposition
<i>A 2 véhicules immatriculés aux Pays-Bas, tiers RH en Allemagne</i>		<i>loi néerlandaise</i>
<i>a relations entre véhicules</i>		<i>lex loci</i>
<i>b relations entre véhicules et tiers</i>		<i>delicti</i>
<i>B 2 véhicules immatriculés aux Pays-Bas, tiers RH aux Pays-Bas</i>		<i>loi néerlandaise</i>
<i>C 2 véhicules immatriculés aux Pays-Bas, tiers RH en France</i>		<i>loi néerlandaise</i>
<i>a relations entre véhicules</i>		<i>lex loci</i>
<i>b relations entre véhicules et tiers</i>		<i>delicti</i>

II Passager, auteur ou coauteur sans être victime

Suit le sort du véhicule qu'il occupe.

III Le cas de l'auteur qui est en même temps victime est apprécié du point de vue de sa qualité de victime; pour sa position de coauteur voir article 6, chiffre 1 (étendue de la responsabilité).

No 8 – Proposal of the Danish delegation

Article 3 – Replace paragraphs 2, 3 and 4 by –

Whenever there were several authors or several victims, or both several authors and victims of the accidents, the internal law of the State of the habitual residence shall only be applicable if the authors, the owners of the vehicle and the victims all had their habitual residence in that State at the time of the accident.

⁴ La question de l'application de la 'proper law of the tort' ne pourrait se poser que dans le cas C.

No 9 – Proposals of the Norwegian delegation

Substitute the following article for article 3 of the draft Convention –

Subject to the provisions of articles 4 and 5, whenever the person claimed to be liable had at the time of the accident an habitual residence in the same State as the victim, the law applicable to his liability towards the victim shall be the internal law of that State.

If more than two persons are involved in the accident as victims or as persons claimed to be liable the applicable law shall be determined separately for each victim in relation to each person claimed to be liable.

Substitute the following article for articles 4 and 5 –

Article 4 (principal alternative)

1 In the case of damage to person or property carried with the vehicle, the law applicable to the liability arising from the transport shall be the internal law of the State of common habitual residence when the victim and the person or persons claimed to be liable all had their habitual residence in the same State at the time of the accident. If there is more than one victim in the accident the applicable law shall be determined separately for each victim.

2 In the absence of the common habitual residence required in paragraph 1 of this article, the applicable law shall be that indicated by such factors as the place of registration of the vehicle, the places of residence of the persons involved, the place of the accident, the places of organization, departure and termination of the journey, or other relevant links between the parties.

Article 4 (subsidiary alternative)

1 In the case of damage to person or property carried with the vehicle, the law applicable to the liability arising from the transport shall, subject to the provisions of paragraph 2 of this article, be the internal law of the State of registration of the vehicle provided that (either) the victim, the owner and/or the driver of the vehicle (or some or all of them) had an habitual residence in that State at the time of the accident.

2 When the victim had at the time of the accident his habitual residence in the same State as the person claimed to be liable, the internal law of that State shall be applied. If the victim had at the time of the accident his habitual residence in the State of the place of the accident the internal law of that State shall always be applied.

3 In cases not covered by paragraph 1 of this article the applicable law shall in the absence of the common residence required in paragraph 2 be the internal law of the State of the place of the accident.

4 If more than two persons are involved in the accident as victims or as persons claimed to be liable the applicable law shall be determined separately for each victim in relation to each person claimed to be liable.

Insert a new article 5 –

If, under the preceding articles, more than one State's system of law shall be applied to the liability of different persons for the same damage to one single victim and the partial application of the said systems of law combined would lead to a denial of justice towards the vic-

tim their liability shall be decided only by the internal law of the State of the place of the accident.

Insert a new article X (place in the Convention to be discussed) –

Article X

As regards damage to movable property, the owner of the property shall be considered as the victim for the purposes of this Convention.

The law applicable to damage to immovable property shall be the internal law of the State where the immovable property is situated.

Commentary on article 4 (subsidiary alternative) –

If the plurality system is chosen in article 3 as well as in article 4 (subsidiary alternative), that article could be simplified as follows –

Article 4

In the case of damage to person or property carried with the vehicle, the law applicable to the liability arising from the transport shall, subject to the provisions of article 3, be the internal law of the State of registration of the vehicle provided that the victim, the owner or the driver of the vehicle had an habitual residence in that State at the time of the accident. Nevertheless, if the victim at the time of the accident had his habitual residence in the State of the place of the accident, the internal law of that State shall always be applied.

Commentary on article 5 –

This article covers cases where the application of only one part of two or more national law systems would lead to results that were incompatible with any one of the systems applied separately. Example: if the law in State A holds the owner of a vehicle principally responsible, while in State B the liability lies with the driver a combination of the two systems might result in the victim getting no compensation at all. Law A would acquit the driver while law B acquits the owner each law system declaring the other person responsible. Another example would be if law A divides the liability among all the co-authors of an accident, while law B, which is applicable to the liability of one of the co-authors only holds the 'main author' to the accident responsible and therefore acquits this co-author, with the result that the victim only gets a certain share of damages, in spite of the fact that each one of the law systems in question applied separately and totally would give him full satisfaction.

No 10 – Proposal of the Yugoslavian delegation regarding articles 1 and 2

Article 1

The words 'délictuelle ou quasi-délictuelle' in the French text should be substituted by the words 'extra-contratuelle'.

Article 2

Subject to the provisions of the following articles, the applicable law shall be the internal law of the place of the accident.

The law defined in the preceding paragraph, which was in force at the time of the accident, shall be exclusively

applicable to the determination of the question whether the conduct of the author or authors of the accident was in accordance with the rules relating to the control and safety of the traffic.

If the author (or the authors) of the accident is (are) held liable according to the provisions of paragraph 1 (and paragraph 2) of this article, the existence and kinds of damage capable of reparation will be ascertained, at the option of the victim, by –

a the law of the place of the accident; or

b the law of the place of registration of the vehicle, or, in the case of the vehicle not subject to registration, the law of the habitual residence of the owner; or

c the law of the common habitual residence of all persons concerned.

No 11 – Remplacé par le Document de travail No 13

No 12 – Proposal of the Danish delegation

Amendment proposed to Doc. trav. No 3

Article 3, paragraphs 1, 2 and 3 should read as follows –

1 Subject to the provisions of articles 4 and 5, in case of an accident caused by one or more vehicles, the law applicable to the liability shall be the internal law of the State of registration provided all the vehicles involved in the accident are registered in the same State and the victim or victims had their habitual residence in that State.

Articles 4 and 5

Add to the second alternative: if not, the proper law of the tort shall be applied.

No 13 – Complète le Doc. trav. No 7 et remplace le Doc. trav. No 11

No 14 – Proposal of the United Kingdom delegation

Articles 4 and 5 of the draft Convention should be amalgamated as follows –

Subject to the provisions of any contract express or implied, any dispute between the driver (or other person liable by reason of his possession, ownership or control of the vehicle) and a passenger (or owner of goods carried in the vehicle) shall be determined by the common habitual residence of the parties.

Where the parties do not have a common habitual residence, the provisions of article 2, paragraph 1, apply.

Séance du vendredi 11 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président propose à la Commission de passer à l'étude des questions fondamentales, c'est-à-dire des articles 2 et 3 de l'avant-projet. Le transport bénévole sera examiné ultérieurement.

L'alinéa premier de l'article 2 pose le principe de l'application de la loi en vigueur au lieu de l'accident. L'alinéa 2 prévoit un cas particulier, celui où l'accident n'est pas localisé dans un seul pays.

Les questions soulevées par les articles 2 et 3 étant liées, l'examen de ces textes peut être groupé.

M. Eijssen (Pays-Bas) signale qu'il y a un amendement tendant à supprimer l'alinéa 2. C'est un amendement allemand contenu dans le Doc. trav. No. 4.

M. Jenard (Belgique) demande si, dans ces conditions, l'alinéa premier est considéré comme adopté. C'est, selon lui, le pivot de la convention.

Le Président répond que l'on peut discuter des articles 2 et 3 ensemble sans ordre particulier. Il souhaite cependant que les Délégués prennent d'abord parti sur l'alinéa premier de l'article 2 en disant s'ils sont d'accord ou non.

Mr Rognlien (Norway) said that he agreed with this in principle. If there were a proposal that the victim should have a choice of different laws, then, he asked, should this matter be discussed now or at another time?

M. Eijssen (Pays-Bas) demande si le problème soulevé par M. Rognlien, est général, ou s'il ne se pose que pour les exceptions.

Le Président répond qu'il est difficile de laisser dans tous les cas un choix à la victime, car on est en matière délictuelle. La question pourrait se poser différemment pour le transport.

Mr Rognlien (Norway) said that he himself was not in favour of the victim having a choice of law. He made reference to the amendment to article 2 contained in the Yugoslavian proposals in Working Document No 10. He thought it might be convenient to decide on this matter now as the Convention depended on whether there was a choice for the victim.

Mr Matić (Yugoslavia) said that the essence of his proposal was the splitting-up of the applicable law. Paragraph 1 should state the principle as to the applicability of the law of the place of the accident.

Paragraph 2 might be superfluous, he thought, but he had inserted it because of the provisions of article 6, paragraph 2 of the present Draft.

Paragraph 3 of the Yugoslavian proposal took out one of the elements of the applicable law. He pointed out that in the text of Working Document No 10 there was an error and that the words 'damage capable of reparation', should be followed by 'and kinds and extent of reparation itself'.

Where liability was established, the victim would have a chance of choosing the law for the purpose of solving the problem of the kind and extent of liability. He asserted that this did not affect the principle of the Convention.

Le Président objecte que dans ce cas l'amendement doit être étudié plutôt à propos de l'article 6 que de l'article 2. Ce serait plus conforme à sa portée, puisqu'il concerne le domaine et non la détermination de la loi applicable.

Mr Matić (Yugoslavia) said that this was possible.

Le Président estime qu'il est préférable de suivre la structure actuelle de l'avant-projet. Le problème soulevé sera plus utilement repris lors de l'étude de l'article 6.

Mr Matić (Yugoslavia) said that he did not insist on discussing this matter here, nor on inserting it in article 2, but felt that it could come anywhere in the Convention.

Mr Reese (United States) suggested that one should not foreclose the possibility of putting paragraph 2 of the Yugoslavian proposal into article 2 rather than into article 6. It was easier to state in article 2 those matters that would be always governed by the law of the place of the accident, such as the rules of the road.

Le Président répond que l'amendement yougoslave ne remet pas en cause l'alinéa premier de l'article 2.

Mr Matić (Yugoslavia) thought that this should be discussed before the Commission proceeded to deal with article 3 as its adoption would affect article 3.

M. de Nova (Italie) déclare que l'on pourrait, pour concilier les points de vue, rédiger l'article 2, alinéa premier, de la façon suivante: «Sous réserve des dispositions des articles 3, 4, 5 et 6», etc.

Le Président répond que de toute façon c'est une simple question de rédaction. *En l'absence de discussion sur l'adoption de l'alinéa premier de l'article 2, il considère que ce texte est adopté.*

Mr Klingsporn (Germany) pointed out that he thought article 2, paragraph 2, dealt only with a very exceptional case. It might not even occur at all, depending on the interpretation given to the place of the accident. This had not been so far defined in the Convention. He gave the example of a car travelling in one country throwing up a stone which injured a person in another State. One might decide that the place of the accident was such that the situation of article 2, paragraph 2, would never occur and therefore that this provision was superfluous and should be deleted.

M. Jenard (Belgique) estime que l'accord s'est fait pour admettre que l'alinéa 2 couvre des cas exceptionnels. Il vaut mieux, avant de le remettre en question et de discuter ces cas limites, dégager les lignes fonamen-

tales de la convention et passer à l'étude de l'article 3 de l'avant-projet.

Le Président ajoute que, comme M. Jenard, il pense que les cas prévus par l'alinéa 2 sont exceptionnels.

Mr Graveson (United Kingdom) said that the United Kingdom would support the German amendment both for the reasons given and because the rare situation of an accident occurring in two places could be further limited by defining 'a place of the accident' when article 1 came to be discussed.

M. Batiffol (France) s'associe également à la demande allemande. La formule de l'alinéa 2 est obscure et les cas qu'elle prévoit sont très rares.

Mr Read (Canada) raised a question as to the time factor in article 2, paragraph 1. Did it refer to the internal law at the time of the accident or at the time of the trial? The law might change between these two times.

Le Rapporteur répond qu'il s'agit là des conflits de lois dans le temps. Cette question est hors de la convention. Tout dépend de la loi interne déclarée applicable par la convention. De toute façon, le problème n'a pas été résolu dans la convention.

Le Président précise que l'expression «loi interne en vigueur au lieu de l'accident» a été préférée à «loi du lieu de l'accident» à cause des Etats à structure fédérale où il peut y avoir une loi locale et une loi fédérale. Il ne s'agit donc pas de résoudre les conflits dans le temps.

Mr Read (Canada) said that the logical time would be the time of the accident.

M. de Nova (Italie) estime que la question des conflits dans le temps ne doit être soulevée dans une convention de droit international privé à sujet limité que s'il y a une raison tout à fait particulière, ce qui ne lui semble pas le cas pour la présente convention.

Le Président ajoute que la question pourra être reprise ultérieurement.

M. Huss (Luxembourg) déclare que les accidents frontaliers (villes partagées entre deux pays, routes communes) sont fréquents dans son Pays. Il est vrai que le problème est délicat mais il ne faut pas l'escamoter. C'est une question classique dans tous les ouvrages de droit international privé. On doit choisir entre la loi du pays où s'est produit la cause de l'accident et la loi du pays où l'accident a produit son résultat. Il vaut mieux garder l'alinéa 2 actuel ou adopter un texte équivalent.

Mr Rognlien (Norway) said that before deciding on whether article 2, paragraph 2, should be deleted or not, one should try to decide on the question of defining the place of the accident in the Draft. He was afraid that such agreement would not be reached.

M. Jenard (Belgique) estime que l'alinéa 2 ne vise pas le cas où la cause de l'accident a eu lieu d'un côté de la frontière et son effet de l'autre côté (accident de Martelage). Il s'agit 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.

Le Président souscrit à cette interprétation de l'alinéa 2.

M. Schwind (Autriche) constate que l'alinéa 2 ne détermine aucune loi applicable. Il doit donc être laissé hors de la convention, puisque l'objet de celle-ci est justement de déterminer cette loi.

Mr Krispis (Greece) said that if article 2, paragraph 2, were deleted the question of the definition of an accident would come in article 1, paragraph 1. He asked whether one should define 'accident' rather than 'place of the accident', i.e. the act and the result. If it were known what was an accident, it would also be known which was the place of it. If the accident extended to more than one place a question like that envisaged in article 2, paragraph 2, might arise as far as paragraph 1 was concerned. However, it was preferable not to define accident in the Convention. The same applied as to the author of an accident and the victim. Of course, the Convention would be autonomous, with its own meaning of 'author' and 'victim', and a person being an author or a victim in the sense of the Convention might not be such in the sense of the substantive law applicable according to the Convention.

M. de Nova (Italie) estime que l'origine de l'alinéa 2 est l'existence d'accidents des deux côtés d'une frontière. Comme il s'est relevé impossible de choisir dans la convention, on a décidé de laisser le juge choisir. Il y a là une influence de la «proper law». De toute façon, la portée de ce texte est très limitée, car il ne définit pas le lieu de l'accident. Il ne détermine donc pas directement la loi applicable. Ce n'est pas une vraie règle. Il vaudrait mieux ne rien dire sur ce point et M. de Nova se rallie à la suggestion allemande de supprimer l'alinéa 2.

Le Président ajoute que l'alinéa 2 ne résout pas la difficulté de savoir dans quel cas un accident ne peut être rattaché à un seul pays, si bien que le domaine de l'alinéa 2 n'est pas défini.

M. Panchaud (Suisse) précise que l'alinéa 2 ne vise pas l'accident de Martelage, c'est-à-dire l'accident dont la cause se trouve en Belgique mais qui a des effets au Luxembourg. Il vise le cas de l'accident que l'on ne peut pas localiser: par exemple, la valve d'une roue est dévissée dans un pays, le pneu se dégonfle peu à peu et il s'ensuit un dommage dans un autre pays. C'est un cas très rare. Aussi M. Panchaud se déclare-t-il favorable à la suppression de l'alinéa 2.

Mr Klingsporn (Germany) agreed with Mr Panchaud that article 2, paragraph 2, did not deal with the accident at Martelage, but only with the situation where the place of the accident could not be clearly determined. During the meeting of the Special Commission Mr Klingsporn had suggested a text for article 2, paragraph 2 as follows: 'Whenever the application of the preceding paragraph does not lead to a clear designation of the applicable law because the place of the accident cannot be clearly determined, the applicable law shall be that of the legal system most appropriate in view of all the circumstances of the accident [and its consequences]'. He could accept such a formula, but he preferred that article 2, paragraph 2, be deleted.

Le Président demande aux Délégués un vote sur l'amendement allemand.

Mr Reese (United States) said that he took it that voting for the deletion of article 2, paragraph 2, would not make it impossible to support the German *substitute* amendment.

Le Président fait passer au vote sur l'amendement allemand.

Vote

Par 20 voix pour (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etat-Unis, Finlande, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) et 3 abstentions (Luxembourg, Norvège, République Arabe Unie), l'amendement allemand tendant à la suppression de l'alinéa 2 de l'article 2 de l'avant-projet est adopté.

Le Président propose à la Commission de passer à l'étude de l'article 3 de l'avant-projet. Il demande si les Délégués ont des observations à formuler. Il signale qu'il a été saisi d'une proposition conjointe émanant de plusieurs délégations et il donne la parole à M. Panchaud (Suisse), qui a été chargé par ses auteurs de présenter cette proposition à la Commission.

M. Panchaud (Suisse) déclare s'exprimer tant en son nom personnel qu'au nom des délégations allemande, belge, néerlandaise, norvégienne et suisse. Plusieurs propositions antérieures contenues dans les Doc. trav. 1, 3, 4, 6 et 9 émanent de ces délégations mais celles-ci sont prêtes à les retirer si la Commission veut bien étudier leur proposition conjointe contenue dans les Doc. trav. 7 et 13.

Ces délégations ont cherché à faire un tableau exhaustif des différentes possibilités de lois applicables selon le type d'accident. Au total, les exceptions qu'elles ont apportées à la *lex loci delicti* sont à dessein assez rares.

Pour déterminer la loi applicable, le critère fondamental est celui de l'immatriculation du véhicule. Il est en effet difficile de fixer la loi applicable d'après la résidence habituelle de personnes aussi diverses que le conducteur, le propriétaire, le locataire, l'emprunteur etc. Le rattachement est compliqué et imprécis. Au contraire, l'immatriculation, qui correspond le plus souvent à la résidence habituelle du propriétaire, permet d'éviter les difficultés tenant à la pluralité de rattachements. Certes, des exceptions pourraient être apportées à la loi du lieu de l'immatriculation, quand ce lieu ne coïncide pas avec la résidence habituelle du propriétaire.

Il en sera 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 sera de même pour les plaques douanières qui sont attribuées à la frontière suisse pour les touristes étrangers. Dans ces cas on pourrait admettre que s'il y a conflit entre le lieu de la résidence habituelle et le lieu d'immatriculation, la résidence habituelle l'emporterait. Pour le reste, le critère de l'immatriculation est simple. Il correspond notamment au siège de la compagnie d'assurances, ce qui est encore plus important que la résidence de l'auteur de l'accident.

Le critère du lieu d'immatriculation est au surplus conforme à la loi suisse où il donne de bons résultats. Il est également préconisé par les assureurs suisses et belges. C'est donc un critère avantageux par son unicité et sa simplicité.

Pour sérier les questions, plusieurs cas doivent être distingués: collision de véhicules, passagers, victimes, piétons victimes. Pour chaque cas, on a recherché la «proper law of the tort». Les tableaux contenus dans les Doc. trav. 7 et 13 donnent les solutions retenues.

M. Panchaud expose le contenu des Doc. trav. 7 et 13. Il fait observer que l'hypothèse séparée du transport bé-

névole a été envisagée pour le cas où on voudrait un article spécial. Le Doc. trav. 13 prévoit le cas du tiers coauteur, par exemple le piéton, le conducteur de troupeau, l'automobiliste laissant son véhicule la nuit tous feux éteints. On a essayé de distinguer selon que le coauteur est dans le véhicule ou hors du véhicule. M. Panchaud admet que la distinction puisse être discutée. Elle n'est peut-être que provisoire. Ce tableau a du moins le mérite, même si l'on peut discuter certaines des solutions retenues, de préciser les hypothèses. Peut-être faudrait-il commencer par étudier les cas où la proposition écarte l'application de la *lex loci*, car ce sont les plus controversés.

Le Président remercie M. Panchaud de son exposé. Il souhaite que les autres Délégués qui se sont joints à cette proposition donnent leur point de vue.

Mr Eltes (Israel) said that the Commission was faced with a complex situation and suggested a general proposition, not to refer to 'parties to accidents' but rather to 'parties to proceedings'. A person might be involved in an accident but might not be involved in the claims arising out of it and in such a case he could not see why such a person should to some extent determine the law applicable.

Le Président répond que ce problème a été longuement discuté pendant les Commissions spéciales. Si on s'est arrêté à la solution actuelle, c'est parce que les accidents de la circulation routière sont souvent réglés sans procès et que l'on veut encourager et favoriser cette pratique. Aussi n'a-t-on pas voulu parler des parties au procès justement pour leur épargner un procès. C'est aussi la raison pour laquelle on a cherché des solutions simples et précises permettant aux assureurs de régler le litige sans procès, en déterminant eux-mêmes la loi applicable.

M. Jenard (Belgique) souscrit entièrement aux propos de M. Panchaud. Il ajoute que les assureurs sont favorables à l'avant-projet justement dans la mesure où il retient la *lex loci*. En revanche, ils trouvent les exceptions trop compliquées. Ils souhaitent que la loi applicable soit clairement désignée pour éviter les procès et accélérer l'indemnisation des victimes. S'il y a des exceptions à la *lex loci*, elles doivent être précises et limitées.

Le Président demande à la Commission d'étudier la proposition en sériant les hypothèses, c'est-à-dire de commencer par la plus simple. Il s'agit de l'accident où il y a un seul véhicule et une seule victime, celle-ci étant du reste hors du véhicule; sinon ce serait un cas de transport bénévole. Pour la solution de ce problème, la grande différence entre l'avant-projet et la proposition conjointe est qu'on ne tient plus compte de la résidence habituelle du propriétaire et du conducteur du véhicule, mais seulement du lieu d'immatriculation du véhicule. La loi de ce pays est appliquée si la victime y a sa résidence habituelle.

Mr Philip (Denmark) felt that it might depend on the substantive law and the type of fault liability applied. For this reason he suggested a further simplification. The result of the adoption of Working Document Nos 7 and 13 would be to endorse the Belgian proposals in Working Document No 3.

Therefore he had taken the liberty to suggest an amendment to Working Document No 3 which was contained in Working Document No 12. This accepted registration and the proposals of the five delegations except for the case where there were several victims. He would cut

out the situation in paragraphs 2 and 3 in Working Document No 3 and replace them with something similar to paragraph 1, Working Document No 3, which could cover that situation. He would retain paragraph 4 of Working Document No 3. He thought that the documents submitted by the five delegations would facilitate the work of the Commission. He wished to make a few remarks before discussing the suggestion. Denmark, like other countries, had also asked the insurers and the courts for their views. They had all received the draft Convention with interest and their only comment was that the exceptions were more complicated than necessary. Some problems could be solved by replacing habitual residence as a connecting factor by registration of the car as the connecting factor, but, he emphasized, he was speaking only with respect to articles 2 and 3. It was, of course, different for articles 4 and 5. There was a complication in the draft of the proposal, i.e. the rule contained in article 3, paragraph 3, and the corresponding footnote on page 2 of Working Document No 7 (cf. *supra*, p. 100): 'In each hypothesis of article 3, paragraphs 2 and 3, the case of each victim is separately examined'.

This, he said, gave rise to two important objections.

1 The court might have to apply two different laws to the accident, i.e. if there were two victims, one of whom was not habitually resident in the country of registration and the other was, the court would apply the *lex loci delicti* to the first party and the law of registration to the other. Both the courts and the insurers felt that this was too complicated.

2 How, he asked, did one know if one person is a victim of another.

Le Président estime que cela soulève le problème très délicat de la pluralité des victimes. Or, il est très difficile de distinguer entre les victimes, alors que certaines ou toutes peuvent être coauteurs. Il est difficile d'appliquer à une personne une certaine loi comme victime et une autre loi comme coauteur. En tout cas, pour le moment, la Commission a intérêt à n'envisager que le seul cas où il y a un auteur et une victime. Cela simplifiera ses travaux.

Mr Rognlien (Norway) wished to add to the remarks of Mr Panchaud and Mr Jenard. Registration meant real registration and not *pro forma* registration. A clause to this effect should be inserted later.

Mr Graveson (United Kingdom) said that the United Kingdom accepted article 3, paragraph 1, of the Draft subject only to the need to define 'author' and 'victim'. He suggested describing a victim as a person who had suffered personal injuries, and an author as one whose conduct has caused an accident. He expressed an interest in the joint proposal of the five delegations, but had two doubts. He thought the proposal indicated a rather artificial search for certainty, and certainty was not necessarily the highest value in this work. Also, the scope of the Convention would have to be narrowed so as to deal only with traffic accidents involving registered vehicles. This would exclude farm carts, tractors, road making vehicles, bicycles etc. He wished merely to point this out and not to comment on it.

Le Président répond que l'immatriculation du véhicule ne peut évidemment servir de critère pour tous les véhicules. Pour les véhicules non immatriculés, on pourrait revenir au critère de la résidence habituelle de l'auteur.

M. Eijssen (Pays-Bas) déclare qu'à première vue, la proposition danoise est raisonnable. Mais qu'est ce qu'une

victime? C'est la personne qui demande une indemnité. La proposition danoise peut donc être écartée.

La séance est suspendue de 11 h. 30 à 11 h. 45.

Mr Krispis (Greece) expressed the view that the principle of the *lex loci delicti commissi* did not fit, in every respect, the requirements and necessities of the world at the present time. It was time to begin to turn to the idea of 'the proper law of the tort'. Article 3, paragraphs 1 and 2, could be taken as a practical and specific application of this idea in the field of traffic accidents. The law of registration did not lead in all cases to a just solution. Absolute certainty as to the applicable law should give way to considerations of justice. That was chiefly why his delegation sympathized with article 3, paragraphs 1 and 2 of the Draft of the Special Commission.

Le Président constate que pour l'article 3, alinéa premier, la difficulté vient de ce que si l'on s'accorde pour écarter la *lex loci*, on hésite sur la loi qu'on peut lui substituer. De toute façon, la loi du lieu d'immatriculation sera le plus souvent celle du pays où le propriétaire a sa résidence habituelle. Il n'en va guère autrement que pour les véhicules loués par un étranger de passage.

Le Rapporteur souligne un inconvénient de la proposition conjointe par rapport à l'avant-projet. Si on retient le lieu d'immatriculation, il faudra alourdir le texte pour consacrer une disposition particulière aux véhicules non immatriculés.

M. Batiffol (France) estime que les Délégués sont désormais bien éclairés sur le principe contenu dans la proposition conjointe, mais que ses conséquences ne sont pas encore toutes apparues, puisque les diverses hypothèses n'ont pas encore été examinées. Il faudrait donc continuer l'étude de la proposition conjointe en envisageant les cas de pluralité d'auteurs et de victimes. C'est seulement ainsi que la valeur des règles contenues dans la proposition pourra être appréciée et que la Commission pourra se faire une opinion sur la valeur du principe lui-même.

Le Président acquiesce. L'hypothèse la plus simple de pluralité est celle-ci: collision de deux voitures ayant chacune à bord le conducteur seul; il n'y a pas de passager; aucun piéton n'est victime. Selon la proposition conjointe, si les deux voitures sont immatriculées dans le même pays; on applique la loi de ce pays.

Un peu plus compliquée est l'hypothèse de l'accident où un tiers est victime; il faut alors que le tiers ait sa résidence habituelle dans le pays où les véhicules sont immatriculés pour que la loi de ce pays soit applicable.

Mr Reese (United States) asked whether the point under discussion was the situation where there were two cars which had a registration in the same country and a victim who was habitually resident in that State rather than where there was a possible author not registered in that State. To a question of the Chairman Mr Reese answered that it might not be appropriate to discuss the case where one of the authors was not registered in the place of the habitual residence of the victim. However, if this were so, then he would proceed. He was concerned with article 3, paragraph 2, and foresaw procedural complexities if one departed from the place of the accident only when all the authors and defendants were driving cars registered in one State. He could imagine cases where it was not clear who were the authors: for example a person negligently driving one car could cause another car to swerve into a victim. The victim might sue

the latter car which was registered in the place of the habitual residence of the victim. The driver of that car would claim that he was not the author. This led to greater complexity, as a collateral question had to be decided. With the present text the court could not decide the choice of law without trying a question which should not be before it.

Mr Quigley (Ireland) considered that the move towards simplicity was in fact the cause of greater complexity. Difficulties arose perhaps from talking about victims and authors. He appreciated the comments of the Danish and Israeli Delegates, and agreed that the Convention dealt only partly with litigious matters. He thought that one should talk about the person who makes a claim and the person against whom a claim is made. This would also cover the problem of counter-claims and would cut out various difficulties.

Le Président souhaite que l'on précise si par demande on entend demande en justice.

Mr Quigley (Ireland) thought that claims also included an insurance claim.

Mr Rognlien (Norway) emphasized that a claim in this case was not merely a claim in a court but any claim against a person who was liable. He had associated himself to the proposal of the five Delegates on the basis of a compromise; if that proposal failed, he leant towards the Irish proposal. The basis of the compromise was that all vehicles involved in an accident should be taken into consideration, not only those vehicles liable. This was good, as it produced unity between the cars.

Mr Read (Canada) said he was puzzled by the use of the term 'victim'. One purpose of the Convention was to help lawyers to advise clients, but who was a victim could sometimes only be determined by an action. Victim must mean a person making a claim for compensation, he thought.

M. de Nova (Italie) estime que l'on peut laisser la détermination de la victime et de l'auteur, qui est nécessaire pour résoudre la question préliminaire de l'application des règles de la convention, soit à la *lex fori* soit plutôt à la *lex loci* pour éviter des divergences d'appréciation selon les juges saisis.

M. Panchaud (Suisse) pense que les mots 'auteur' et 'victime' dans la convention ne se définissent pas selon des lois nationales, mais selon la convention elle-même. C'est plus une notion de fait qu'une notion juridique. L'auteur ne peut pas être le responsable, puisque c'est la loi applicable qui dira s'il est responsable. Quant à la victime, ce ne peut être que celui qui réclame une indemnité; sinon n'importe qui pourrait se présenter comme victime pour déterminer l'application de telle ou telle loi. Les notions d'auteur et de victime doivent avoir un sens autonome, propre à la convention.

M. Jenard (Belgique) se rallie à cette idée et suggère que l'on s'inspire de la loi suisse.

Mr Krispis (Greece) said he liked the Irish proposal. He asked the Irish Delegate to clarify his comment as to counter-claims.

M. Schwind (Autriche) craint que l'on ne perde de vue la discussion de l'amendement proposé par les cinq délégations. Un Comité de rédaction restreint pourrait préparer un texte qui serait plus facile à discuter que des principes généraux.

Le Président rappelle que la Commission s'est déjà heurtée à la difficulté de définir l'auteur et la victime. Pour le moment, on peut s'en tenir à la discussion générale sur le critère de l'immatriculation ou de la résidence habituelle.

Le Secrétaire général adjoint ajoute que par «auteur» et «victime», on entend uniquement des personnes matériellement impliquées dans l'accident. Si, par exemple, une épouse est blessée ou tuée dans un accident et que son mari, qui n'était pas présent dans l'accident, invoque un préjudice du fait de l'accident survenu à sa femme, le mari n'est pas une victime au sens de la convention.

Le Président souligne le danger qu'il y aurait à tenir compte de toutes les personnes qui pourraient faire une réclamation sans avoir directement souffert de l'accident. Le cercle des ayants-cause des victimes étant très large, cela compliquerait singulièrement la détermination de la loi applicable et la ferait dépendre de circonstances totalement étrangères à l'accident.

M. Huss (Luxembourg) pense que M. Reese a eu le mérite de montrer le risque d'un cercle vicieux. Ce risque est fréquent surtout en matière de compétence *ratione materiae*. Par exemple, si à partir de trente mille francs, un tribunal différent est compétent, la victime sera souvent tentée d'accroître le montant de sa demande pour obtenir la compétence de cette juridiction supérieure. Dans ce cas, le tribunal doit pouvoir exercer un contrôle *prima facie* sur le sérieux de la demande et la bonne foi du demandeur. Il peut rejeter une demande frauduleuse dont le seul but serait de modifier la compétence. Il en est de même ici. L'intéressé pourrait se dire victime sans que cela corresponde à la réalité. Aussi le tribunal doit-il pouvoir revenir sur la détermination de la loi qu'il a déclarée applicable, lorsqu'il apparaît que le demandeur n'est pas vraiment une victime de l'accident. Cela permettrait d'éviter des fraudes. L'abus ne doit pas être sans sanction.

M. Batiffol (France) expose les divers problèmes qu'il convient de distinguer. Si la convention parle d'auteur ou de victime, il n'y a pas à rechercher qui est le véritable auteur ou la véritable victime. Sinon ce serait le cercle vicieux, car la qualité d'auteur ou de victime dépend de la loi applicable. Il faut donc entendre par victime «celui qui se prétend victime» et par auteur «celui que le demandeur prétend responsable». Il est vrai que pour savoir qui est vraiment victime, il faudra consulter la loi applicable. C'est elle, par exemple, qui décidera si le conjoint a droit à des dommages et intérêts. Doit-on alors se fier à la seule prétention du demandeur pour connaître la loi applicable? M. Panchaud craint des abus, à quoi. M. Huss a justement répondu que le tribunal exercerait un contrôle. Ces abus sont d'ailleurs assez rares. De plus, quand on parle de la victime, on doit penser à la victime directe, à celle qui est renversée et blessée par le véhicule. La convention doit exclure le cas de la victime lointaine. Une mention expresse de cette exclusion serait utile pour éviter toute difficulté d'interprétation.

Le Président convient qu'une précision serait utile, mais que tel est bien en tout cas le sens de l'avant-projet. On ne tient compte que de la victime présente au lieu de l'accident et qui en a souffert personnellement et directement.

M. de Nova (Italie) estime nécessaire de définir l'accident. C'est une question préliminaire à résoudre en premier lieu, car elle commande tout le reste. En effet, s'il

y a un accident complexe, impliquant plusieurs véhicules et personnes, il faut établir avant tout s'il doit être considéré comme une unité du point de vue de la convention ou s'il faut le scinder en une série d'accidents et de rapports. Dès que la coïncidence du lieu d'immatriculation du véhicule et de la résidence de la personne lésée entraîne l'application de cette loi au lieu de la *lex loci*, il est capital d'établir avant tout quels sont les véhicules et les personnes qu'il faut considérer.

Mr Quigley (Ireland) wished to reiterate that, what he had said was pertinent to the question of the applicable law. In the efforts so far made, too many possibilities had been dealt with. If a party A were involved in an accident abroad, there might be 2, 5 or even 10 vehicles involved – this complicated matters; but if he made a claim against one other vehicle only, then, as between those two parties, the other vehicles should not help determine the applicable law. It might happen that a person driving was not covered by an insurance policy and had no money. In such case there was no point in suing him, and an action would only be useful against the owner, and the habitual residence of the driver would be irrelevant. One should reduce the complication by not trying to deal with the matter in advance. The applicable law should only be determined between persons making and receiving a claim – not only of course a claim in court.

As regards the question of Mr Krispis, he said a counter-claim was the same in his system as a claim. This also answered the question of Mr Reese.

Le Président rappelle que la Commission spéciale s'est penchée sur le problème des collisions en chaîne. Une solution expresse a même été envisagée. Elle est contenue dans l'article 3, alinéa 4, mais elle a été laissée entre crochets, car des doutes subsistent. Dans le cas de collisions en chaîne, on peut essayer de scinder les accidents en se limitant aux rapports des véhicules deux par deux. Il y a accident entre le premier et le second véhicule, puis entre le second et le troisième, etc. Toutefois, cette vue est un peu trop simpliste. Le plus souvent le défendeur invoquera la faute du tiers. Il est alors difficile de ne pas considérer la collision en chaîne comme un tout. Dans l'article 3, alinéa 4, il a été décidé de ne pas faire de distinction entre les victimes selon qu'elles ont ou non leur résidence habituelle dans le même pays que les auteurs de l'accident. Une seule loi est applicable à toutes les victimes. L'opinion ne comprendrait pas qu'on fasse une telle distinction entre les victimes, alors qu'il s'agit d'un accident global.

Mr Eltes (Israel) said that he supported the view of the Irish Delegate. He suggested that to avoid the problem raised by Mr de Nova, one could talk of the 'alleged author' and 'alleged victim'. This avoided the preliminary question and was what a court and even an insurance company would in fact do.

Mr Krispis (Greece) asked whether the preliminary question raised by Mr De Nova was in fact not so different from that of characterization; if so, it should be left aside.

Mr Philip (Denmark) returned to Mr Panchaud's definition of what was an author and what was a victim. Complications only arose because a provision like article 3, paragraph 3, and the corresponding footnote in the proposal of the five Delegates was desired. One could choose between that and the unity of the applicable law in the Irish proposal, which amounted to atomization of

all such cases. He himself preferred unity but important objections had been made to his solution as well as to that of the five Delegates. Mr Eijssen had given the case of a defendant who claimed that another person was a victim, which removed the law from the place of registration to the *lex loci delicti*. Similarly, Mr Reese's example had dealt with the problem of several authors. One could now go in two directions. Either one could accept the atomization proposed by the Irish Delegate, or abandon this kind of exception to the principle laid down in article 2. He preferred that there be no exception to article 2 because he saw no good reason for not applying the *lex loci delicti* within the principle of articles 2 and 3. If one must have exceptions one should move towards the proper law of tort, he said.

Le Président constate que l'on bute sur la définition de l'auteur et de la victime. L'auteur serait la personne dont la responsabilité est mise en cause. La victime serait la personne qui demande des dommages et intérêts, pourvu qu'elle fût sur place au moment de l'accident et qu'elle en eût personnellement souffert.

On pourrait peut-être admettre pour le moment ces définitions à titre provisoire, quitte à les préciser ensuite et continuer l'examen de la proposition conjointe.

Mr Philip (Denmark) said that this would be possible provided that the person who had suffered damage but who was also alleged to be an author by another party, was regarded only as an author for this purpose.

M. de Nova (Italie) estime que la difficulté est moins de définir l'auteur et la victime que l'accident.

Le Président répond qu'en définissant l'auteur et la victime, la notion d'accident est déjà circonscrite. De plus, l'accident est défini par l'article premier de l'avant-projet. Si par exemple, il y a collision entre trois voitures, il y a un seul accident puisque l'on décide de regrouper les relations entre tous les véhicules.

M. de Nova (Italie) se déclare satisfait de cette précision et souscrit à l'opinion du Président.

Le Président demande si, selon la suggestion du Délégué danois, il faut, dans le cas de pluralité de victimes, adopter l'unité ou la pluralité de lois applicables.

Mr Reese (United States) said that there was one further consideration. He gave the following example: where the victim and the author are not of the same State but where the same law obtains in both States then if, in the hypothesis C of Working Document No 7, the victim could get 'dommage moral' under the law of Holland and France, then German law would be inappropriate in principle. As he understood the motivation behind the Convention, one looked to habitual residence or registration for determining the applicable law either because a that was the law of the State with the greatest concern, or b the rights and liabilities of a party should as far as possible not change as he travels. In the hypothesis stated, both of these general principles would suggest that the right law to apply was the common solution of the laws of both parties.

Le Président estime que M. Reese cherche peut-être à protéger la victime en indemnisant autant que possible le dommage moral. Mais la loi déclarée applicable peut parfois être plus défavorable à la victime. En outre, si le rattachement à une loi autre que la *lex loci* peut se justifier quand ce rattachement est moins au pays de l'accident qu'à un pays tiers où l'auteur et

la victime ont leurs intérêts essentiels, en revanche quand il y a simplement coïncidence dans le contenu de deux lois, celle de l'auteur et celle de la victime habitant des pays différents, il n'y a pas un véritable rattachement commun de l'auteur et de la victime à un même pays tiers.

En outre, si l'on adopte la suggestion de M. Reese, il faudrait, pour chaque accident, non seulement déterminer la loi applicable en général, mais encore écarter cette loi quand, sur un point particulier, les lois déclarées inapplicables se trouveraient coïncider. On devra constamment peser les lois respectives pour voir où penche la balance.

Mr Reese (United States) said that this was not what he had meant. His suggestion went further than an attempt to give 'dommage moral' in all cases - he was not particularly plaintiff-orientated. If the rule were the same in two States, that of the victim and the author, then it should be applied whether it was favourable to the plaintiff or not.

Le Président objecte qu'il n'y a pas 2, mais 3 lois en présence.

M. Panchaud (Suisse) rappelle que lorsque les deux véhicules et la victime appartiennent au même pays, on peut appliquer la loi de ce pays. Mais une simple analogie entre les lois de deux pays différents ne suffit pas. Il y aurait d'ailleurs un risque d'atomisation des lois applicables. Comment, d'autre part, concilier des lois dont l'une serait plus généreuse sur un point et l'autre sur un autre?

M. Batiffol (France) ajoute que la solution de M. Reese est certes tentante, car elle conduit à appliquer les dispositions identiques de deux lois différentes. Mais il peut fort bien arriver que les lois française et néerlandaise qui s'accordent à réparer le dommage moral divergent sur un autre point. La «communauté franco-néerlandaise» sera difficile à délimiter et son contenu même ne sera pas toujours certain.

Mr Philip (Denmark) said that in addition to the substantive objections, he would like to make the formal one that this gave rise to greater complexity. One had first to find out whether French and Dutch law were identical, and if not, then go to German Law.

Mr Reese (United States) said that the views of Mr Batiffol and Mr Panchaud complicated matters more than necessary. The Convention itself had an atomizing effect. Clearly the law of the place of accident would govern questions of rules of the road, but often once this was determined there was no further question other than that of damages.

La séance est levée à 13 h.

Documents de travail Nos 15 et 16

Distribués le 12 octobre 1968

No 15 - Proposal of the Irish delegation

Suggested new article 3

Where the person making a claim for damages arising out of an accident and the person or persons against whom the claim is made all had their habitual residence in the same State at the time of the accident, the law applicable shall be the internal law of that State.

No 16 - Proposition commune établie par un groupe de Délégués

Article 3

En cas d'accident dans lequel sont impliqués un ou plusieurs véhicules immatriculés dans un Etat autre que celui de l'accident, la loi applicable est la loi interne de l'Etat d'immatriculation, à condition que tous les véhicules impliqués dans cet accident soient immatriculés dans le même Etat au moment de l'accident.

[Sous réserve de l'article 4], cette règle ne s'applique à une victime qui était passager ou qui se trouvait hors des véhicules que si elle avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation au moment de l'accident. Lorsqu'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément pour chacune d'entre elles.

Lorsque la prétention de la victime vise une ou plusieurs personnes extérieures aux véhicules impliqués, la loi du lieu d'immatriculation ne s'applique que si les personnes contre lesquelles la prétention est formulée ont leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

Le lieu d'immatriculation n'est pas pris en considération, au sens des alinéas qui précèdent, s'il est établi que ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule, ni la personne au nom de laquelle il est immatriculé n'avaient leur résidence habituelle dans cet Etat au moment de l'accident.

A défaut d'immatriculation, ou si les conditions prévues à l'alinéa précédent ne sont pas remplies, on tiendra compte, en leur lieu et place, de la résidence habituelle qu'avaient, au moment de l'accident, la ou les personnes mises en cause.

Séance du samedi 12 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président propose à la Commission de passer à l'étude de l'article 3 de l'avant-projet et plus particulièrement de l'alinéa 3. Il en rappelle les principes: unité de loi applicable aux coauteurs, pluralité de lois applicables aux victimes selon qu'elles ont ou non leur résidence habituelle dans le même pays que tous les coauteurs.

Le Rapporteur expose que les victimes, dans l'avant-projet, ont été considérées comme indépendantes les unes des autres. Leurs demandes sont plus facilement séparables que la défense des coauteurs. Aussi est-il nécessaire d'admettre une seule loi pour tous les coauteurs; la responsabilité de chacun doit être appréciée compte tenu de la responsabilité des autres. Au contraire, les droits de chaque victime peuvent être réglés séparément.

Le Rapporteur donne l'exemple suivant. Un Suédois et un Danois sont blessés au Danemark par un véhicule conduit par un Suédois. On suppose que la loi danoise est moins favorable à la victime que la loi suédoise. Si le sort du Suédois était lié à celui du Danois, il faudrait appliquer la loi du lieu de l'accident, c'est-à-dire la loi danoise. Si au contraire, comme dans l'avant-projet, on considère séparément la situation de la victime suédoise et celle de la victime danoise, cela permet au Suédois d'être intégralement remboursé.

Le Président signale cependant un inconvénient résultant de la pluralité des lois applicables aux victimes. Il peut arriver que la victime soit coauteur de l'accident. On appliquera alors une loi différente à la même personne selon qu'elle est considérée comme victime ou comme coauteur. S'il y a faute de la victime, on va dépecer la loi applicable, la même personne étant à la fois victime et coauteur.

Le Rapporteur suggère une distinction. Par coauteur, il faut entendre seulement celui qui cause un dommage à un tiers. Au contraire, si la victime a été la cause de son propre dommage, elle ne doit pas être considérée comme coauteur; il s'agit seulement ici de la faute concomitante de la victime; on n'appliquera pas deux lois différentes à la même personne sous prétexte qu'elle serait l'auteur de son propre dommage.

Mr Rognlien (Norway) asked whether the Commission was discussing the problem of co-authorship. If so, he wished to make some remarks concerning this.

Le Président répond que pour le moment, on se demande

si les victimes doivent être traitées séparément les unes des autres par rapport aux coauteurs ou s'il faut qu'elles aient toutes leur résidence habituelle dans le même pays que les coauteurs pour que la loi de ce pays soit applicable, faute de quoi on reviendrait à la *lex loci*.

Mr Rognlien (Norway) thought that one could not take a sensible decision on this matter without dealing with the problem of co-authors. There were two possible solutions as well as a third one suggested by the Special Commission. This latter was not acceptable, because the law applicable between two parties would depend on whether there were a third person involved. It was important that the parties and the insurance companies should know what law applied without this factor intervening. Mr Rognlien gave two examples. Firstly, he suggested, there might be several victims where one victim was a co-author or might be asserted to be one. This should not affect the law applicable between the other victim and the person liable. One could either separate the victims or say that the residence of all the victims should be decisive for all parties. This last solution was not a good one as it depended on a connecting factor based on the other victim. This other victim might have suffered a very minor injury. The second example was where the law applicable between any parties depended on the intervention of third parties, which gave rise to uncertainty. He cited the case of a dog crossing a road and causing two cars to swerve and collide: one driver claims that he swerved because of the dog, the other party denies all existence of the dog. Here a disputed fact must first be decided. Mr Rognlien then assumed that the dog might be found a month later on in a field, but the owner could not be traced; there is no connecting factor. A year later the owner is found, having emigrated to Australia two weeks before the accident and may be asserted being to some degree at fault as he had not made arrangements for the care of the dog. Further, in that part of Australia one is only liable for fault, but at the place of the accident rules as to strict liability apply.

One could take either the Irish proposal in Working Document No 15, or separate each victim and each person claimed to be liable which was the Norwegian proposal contained in Working Document No 9.

Le Président salue l'arrivée de M. Taborda Ferreira (Portugal).

M. Taborda Ferreira (Portugal) remercie le Président. Il se déclare très fier et heureux de pouvoir participer aux travaux de la Commission.

Mr Philip (Denmark) asked whether Mr Rognlien did not support the proposal in Working Document No 16.

Mr Rognlien (Norway) said he supported the proposal in Working Document No 16 as a compromise solution to the effect that as regards parties in the cars, all the involved cars were taken into account; but as regards parties outside the cars one fell back on other solutions.

Le Président constate que la proposition contenue dans le Doc. trav. No 16 a une teneur sensiblement différente des solutions présentées la veille dans un document antérieur. Dans celui-ci, pour qu'il y ait exception à la *lex loci*, il fallait que tous les véhicules fussent immatriculés dans le même pays et que la victime eût sa résidence habituelle dans ce pays. Sinon on appliquait la *lex loci*. Or, dans le Doc. trav. No 16, lorsque la victime n'a pas sa résidence habituelle dans le pays où les véhicules sont immatriculés, la *lex loci* est applicable

dans les rapports des conducteurs avec la victime, mais, entre les conducteurs, c'est la loi du lieu d'immatriculation qui s'applique. Il semble y avoir eu une évolution.

M. Panchaud (Suisse) précise qu'il n'était pas dans l'intention des rédacteurs du Doc. trav. No 16 de déroger aux principes énoncés dans les Doc. trav. Nos 7 et 13. Les rédacteurs ont seulement voulu traduire en règles juridiques les solutions de détail contenues dans les Doc. trav. Nos 7 et 13. Ces règles sont d'ailleurs conformes au principe de pluralité de lois retenu par l'avant-projet. On applique aux victimes des lois différentes selon que le lieu de la résidence habituelle coïncide ou non avec le lieu d'immatriculation des véhicules.

C'est seulement l'alinéa 4 de l'article 3 (rédaction du Doc. trav. No 16) qui envisage le cas du piéton coauteur ou du passager coauteur. Dans cette hypothèse, à défaut de résidence habituelle du piéton ou du passager dans le pays où les véhicules sont immatriculés, on revient à la *lex loci* pour tous les coauteurs et à l'égard de toutes les victimes.

Le Président observe que l'article 3, alinéa 2 (rédaction du Doc. trav. No 16) ne s'applique donc qu'à la victime qui est transportée dans le véhicule ou qui est à l'extérieur du véhicule, pas aux conducteurs victimes de l'accident.

Mr Yadin (Israel) pointed out that the article dealt only with an exception to the general rule laid down in the Convention which was the application of the *lex loci delicti*. The law applicable under articles 2, 3 or 5 would determine all issues as to co-authors' contributory negligence and other matters raised in article 6. Incidentally, he pointed out, the scope of article 6 would have to be extended. He asked what were the connecting factors which might lead to another law being applied. The only relevant factor was that of habitual residence. The place of registration of a vehicle had no real importance unless possibly in connection with damage to property, which might be dealt with in a special clause, if it were thought necessary.

Whose habitual residence, he asked, should be regarded as relevant? It could not be that of all the persons involved, and should be determined only by reference to those parties to a claim, whether in or outside a court. The only permissible exception to the *lex loci delicti* would be the habitual residence of the parties to the claim. The one complication that this might cause would be to encourage parties to shop around for a suitable opponent. A victim might bring a claim against one defendant rather than against two as a plurality of victims would lead back to the application of the *lex loci delicti*. He had no answer to suggest to this problem but gave his support to Working Document No 15.

Mr Read (Canada) said that the place of registration of the vehicle was not appropriate in the Canadian situation. He explained that a trucking company which carried goods across provincial lines had to register separately in each province through which the truck passed. This was because the money received from registration was used by the Government of the province for maintaining roads and helped pay for an annual mechanical examination of the vehicle.

M. Jenard (Belgique) précise que le critère du lieu d'immatriculation a été adopté pour des raisons de simplicité. Il permet de déterminer beaucoup plus facilement le champ d'application de la convention. Ainsi, lorsqu'un véhicule cause un accident dans un pays où il est immatriculé, il n'y a aucune recherche à faire pour savoir si

le conducteur de ce véhicule avait bien sa résidence habituelle dans ce pays. Si, en revanche, on devait tenir compte de la résidence des parties, on obligerait la victime à faire des recherches pour établir cette résidence. Si l'on adopte le critère du lieu d'immatriculation, la convention ne soulèvera aucun problème d'application lorsqu'il s'agit d'un véhicule causant un dommage dans le pays où il est immatriculé. Dans ce cas on appliquera toujours sans hésitation la loi de ce pays. Il n'y aura de dérogation à la *lex loci* que si un véhicule cause un accident hors du pays où il est immatriculé.

Mr Eijssen (Netherlands) suggested that the difficulty of the Canadian Delegate was unreal, as the difference between the law of the various provinces could be solved by the use of a 'Federal Clause'.

Mr Essén (Sweden) suggested that the problem of multiple registration could be dealt with, for example, by only taking into account the registration of the place where the owner had his habitual residence.

Mr Read (Canada) pointed out that one would then fall back on habitual residence as the connecting factor.

Le Président ajoute que le lieu d'immatriculation du véhicule coïncidera en général avec la résidence habituelle du conducteur et du propriétaire. Les cas où il y aura une différence entre le lieu d'immatriculation et la résidence habituelle seront assez rares. Tel sera le cas, par exemple, pour un Français qui louerait une voiture en Hollande ou qui prêterait sa voiture à un Hollandais. L'avantage de l'immatriculation est d'être un critère plus facile à mettre en œuvre que la résidence habituelle pour déterminer la loi applicable. De plus le lieu d'immatriculation coïncidera en général avec le siège de la compagnie d'assurances ce qui est un avantage important.

M. de Nova (Italie) pense que la solution de l'avant-projet, qui est de tenir compte séparément des résidences des victimes, est assez bonne, surtout si on substitue l'immatriculation du véhicule à la résidence du conducteur. Cette solution ménage à la fois la tendance à l'unité et la tendance à la diversité. Bien évidemment cette solution, comme toute autre qui eût été adoptée, a ses inconvénients et ses difficultés d'application.

M. Panchaud (Suisse) constate que la Commission discute en même temps de deux choses distinctes: l'unité ou la pluralité de lois applicables et la prise en considération de la résidence habituelle ou du lieu d'immatriculation. Il faudrait commencer par ce dernier problème. En faveur du lieu d'immatriculation, on peut invoquer surtout la coïncidence avec le siège de la compagnie d'assurance. Ceci permet aux assureurs d'appliquer leur propre loi pour la solution des litiges. C'est là une raison supplémentaire de ne pas trop s'écarter de cette loi en y apportant des exceptions. Il y a un lien tacite entre l'assureur et les personnes touchées par l'accident.

Le Président propose à la Commission de choisir par un vote entre le critère de la résidence habituelle et celui du lieu d'immatriculation.

Mr Philip (Denmark) saw a problem in proceeding in this way. There was a complication if the exception to the *lex loci delicti* should apply in that if there were several victims, then the applicable law would be decided separately for each victim. In that case he would rather have no exception from the application of the law of the place of the accident, or if there must be one, then

he thought it should be the proper law of the tort. Any decision now taken should not prevent the Commission from deciding not to make exceptions or, if so, then only that of the proper law of the tort.

Le Président répond que de toute façon, tout étant lié, la décision finale est encore réservée. Néanmoins, à supposer qu'on fasse une exception à la *lex loci* et qu'on doive choisir entre la résidence habituelle et le lieu d'immatriculation, il faut se décider maintenant, quitte à proposer plus tard une autre règle ou à éliminer toute exception à la *lex loci*.

Mr Rognlien (Norway) said that the motion proposed in Working Document No 16 would not force upon the victim any other law than either the law of the accident or that of the habitual residence.

Le Président demande à la Commission de voter pour choisir entre le lieu d'immatriculation du véhicule et la résidence habituelle. On vote pour ou contre l'amendement qui propose le lieu d'immatriculation.

Vote

Par 13 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, France, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse) contre 3 (Canada, Israël, Japon) et 7 abstentions (Etats-Unis, Grèce, Irlande, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie, Yougoslavie), l'amendement favorable à la prise en considération du lieu d'immatriculation des véhicules est adopté.

Le Président observe que les difficultés ne surgissent que s'il y a des coauteurs dont les véhicules ne sont pas tous immatriculés dans le même pays ou s'il y a des victimes dont la résidence habituelle est dans un pays autre que celui de l'immatriculation des véhicules. Il y a alors pluralité des lieux d'immatriculation ou pluralité des résidences habituelles des victimes. Par exemple, une collision se produit en Allemagne entre deux voitures françaises et une voiture allemande; un piéton français est blessé. Deux solutions sont possibles:

1 soit appliquer la loi française dans les rapports entre la victime et les conducteurs des véhicules français et la loi allemande en tant que *lex loci* dans les rapports de la victime avec le conducteur du véhicule allemand;

2 soit appliquer la loi allemande comme *lex loci* dans les rapports de tous les intéressés.

Mr Rognlien (Norway) pointed out that the solution proposed in Working Document No 16 was, as in the given hypothesis, that the law of the place of the accident would be applied as regards all cars involved with the exception, based upon possible procedural rules in some countries, that the court need only take up points asserted by the parties, and could ignore other factors. Perhaps one should only take into consideration the cars claimed by the victim to be liable. This would leave a choice to the victim. The question was important with regard to recourse actions. Where there was one victim and an insurance company, the claim against the person insured would be enough for the victim. But it would not suffice for the insurance company interested in a recourse action against another car involved.

Mr Reese (United States) asked a question as to the

meaning of Working Document No 16. He asked, whether a victim could choose a law by deciding which author to sue. This turned on the meaning of the term 'impliqué' in the Working Document. Did this mean a person against whom a claim was brought or could it include, for example, a pedestrian?

M. Batiffol (France) estime que le juge français ne peut pas modifier d'office l'objet de la demande. En revanche, le défendeur peut mettre en cause le coauteur allemand. On revient alors à l'application de la *lex loci*. On ne peut donc pas dire que la victime détermine seule la loi applicable en s'abstenant d'assigner le coauteur allemand.

M. Panchaud (Suisse) tient à donner un point de vue pratique, celui du juge. Si un juge allemand instruit une affaire d'accident où il y a deux défendeurs, un Français et un Allemand, il lui est impossible de scinder les relations entre la victime, d'une part, et les deux défendeurs d'autre part. Or, il est fréquent que la victime assigne les défendeurs devant un seul juge. Dans ce cas, il est impossible d'appliquer des lois différentes aux divers défendeurs.

Le Rapporteur observe que, de toute façon, les parties peuvent toujours s'entendre, comme il est normal, sur la détermination de la loi applicable. Il suffit qu'elles soient d'accord. Peut-être serait-il même bon que la convention précise que la possibilité de choisir la loi applicable est laissée aux parties.

M. Batiffol (France) souligne que la victime ne doit pas pouvoir choisir seule la loi applicable. Elle peut certes choisir le défendeur qu'elle veut assigner, car nul n'est obligé de faire un procès à tous ses débiteurs. Mais il ne faut pas que du choix du défendeur dépende la solution du litige, c'est-à-dire la détermination de la loi applicable. Le défendeur doit donc pouvoir mettre en cause le tiers coauteur, ce qui rétablit la loi normalement applicable.

M. Batiffol estime que tous les Délégués semblent convenir que s'il y a plusieurs auteurs d'un même accident, une seule loi doit leur être appliquée. La seule difficulté véritable concerne donc le cas où il y a pluralité de victimes n'ayant pas toutes leur résidence habituelle dans le même pays.

Le Président souscrit à cette opinion mais déclare craindre que certains Délégués n'hésitent encore sur la solution à adopter au cas de pluralité de coauteurs.

M. Batiffol (France) trouve très inquiétante la possibilité d'appliquer des lois différentes selon les auteurs de l'accident.

Mr Reese (United States) said that the problem of choice about which Mr Batiffol had been talking could not be avoided; either the victim, or, as in the above hypothesis, the author, had a choice. Seeing that the power of choice was present, one did not need to be much concerned about it. Perhaps it would be better to give the choice to the plaintiff – this affected the issue of recourse. It would not come within the scope of the Convention, as this was clearly excluded under article 1 of the draft Convention. This problem often occurred in the United States and was generally handled in this way.

Mr Rognlien (Norway) said that problems concerning husbands and wives could be taken up by a special provision. He explained that the terms 'involved' and 'impliqué' were intended by the drafters of the proposal

to be a question of fact. They referred not to a person liable who had caused or contributed to an accident, but to a person who was present and may have been involved in the causation. Further examination was left to the court – therefore the victim of the author had no choice. There might be the one exception which depended on the law of the procedure of the court.

M. de Nova (Italie) pense que le juge doit établir lui-même la loi applicable, quelle que soit la volonté des parties. Le juge ne peut pas ignorer le fait, par exemple, que l'accident concerne plusieurs voitures immatriculées dans différents pays, si tel est le cas, même si les parties souhaitent qu'il l'ignore et par conséquent n'applique pas la *lex loci* mais la loi du pays d'immatriculation d'un des véhicules et des résidences de la victime. Puisque la convention existe et détermine la loi applicable, le droit national qui permettrait la convention des parties ne peut plus être suivi.

Mr Newman (United Kingdom) wished to return to the Chairman's example of two cars involved with a single victim. In deciding between a separate analysis or a combination of laws only the second alternative was likely to be adopted. He supported Mr Panchaud and Mr Batiffol in this. If a separate analysis principle were accepted, in a normal case the defendant would bring in any other authors and the *lex loci delicti* would automatically apply. Where the defendant did not bring in the other party there was a great risk of multiplicity of actions. If the victim were not satisfied with the amount recovered he could bring a new action in the other country. Even where this did not happen there might be a separate recourse action based on the same evidence and witnesses, etc. and leading to great expense. This was not satisfactory.

La séance est suspendue de 11 h. 30 à 11 h. 40.

M. Taborda Ferreira (Portugal) se rallie à la position de MM. de Nova et Newman. Dans cette question des accidents de la route, il y a toujours une primauté, celle de l'assurance. Victime et auteur de l'accident n'ont guère voix au chapitre. Il faut donc des solutions rapides, claires et simples, qui permettent à l'assureur d'indemniser rapidement les victimes sans hésiter sur la loi applicable. Aussi, le principe doit-il être l'application de la *lex loci*. Certes, des exceptions sont possibles, mais elles doivent être concrètes, précises et limitées. Elles peuvent du reste susciter des difficultés dès qu'il y a plusieurs voitures impliquées dans l'accident, si ces voitures ne sont pas toutes immatriculées dans le même pays. Il faut alors revenir sans hésiter à la *lex loci* pour ne pas scinder les relations entre les coauteurs et pour plus de simplicité.

M. Schwind (Autriche) pense que le principe de la *lex loci* ne doit être écarté qu'au profit d'une seule autre loi. Sinon on fait de la schizophrénie juridique qui met les juges dans une situation impossible. Si, par exemple, il y a une collision en Autriche entre deux voitures françaises et que toutes les victimes soient françaises, sauf une qui est autrichienne, la majorité des points de rattachement désigne la loi française. On pourrait appliquer cette loi même à la victime autrichienne. Mais vouloir faire des distinctions entre les victimes aboutit à des situations inextricables.

Mr Quigley (Ireland) pointed out that once one made an exception to the *lex loci delicti* one must have, almost inevitably, whenever there are more than two parties involved, a choice of law and resulting uncertainty.

Avoidance of this was the aim of the Convention. He would be surprised if any Delegate could produce a case involving three parties, for example two authors and a victim, where uncertainty would not arise from a choice. The victim could choose one or two authors, and if he chose one then the defendant could himself join the other. He suggested therefore that, whenever there were more than two parties involved, the *lex loci delicti* should apply and an exception would be introduced only where there were two parties.

Le Président estime que sur l'hypothèse de pluralité d'auteurs, la Commission a pu déjà procéder à un échange de vues suffisant. Elle peut donc statuer par un vote pour pouvoir passer ensuite à la pluralité des victimes et, ces décisions fondamentales étant prises, désigner un Comité restreint qui puisse travailler utilement la semaine prochaine.

Mr Reese (United States) asked if the Commission was voting on the plurality of authors i.e. person responsible in the accident. He referred again to the difficulties of the term 'impliqué' in paragraph 1 of Working Document No 16.

Le Président répond que selon lui il faut tenir compte des personnes dont la responsabilité est mise en cause soit par la victime qui les assigne en justice soit par le défendeur qui les met en cause par l'intervention forcée. On ne peut pas dire, comme paraît le faire M. Reese, que l'auteur soit le responsable puisqu'on ne saura s'il est responsable que quand la loi applicable aura été déterminée.

Mr Reese (United States) returned to the hypothesis where there was a French car, a German car and a French victim who made a claim against the French car. The French defendant might claim that the German was a co-author, in which case the judge would not apply the French law. If, after examination of the facts, the judge said that the German party was not responsible, would French law be applied?

Le Président répond qu'une fois déterminée la loi applicable, on ne peut pas revenir en arrière. Si la loi allemande déclare que le tiers est irresponsable, il est impossible de revenir à l'application de la loi française. La détermination de la qualité de coauteur est faite une fois pour toutes. C'est elle qui détermine la compétence de la loi applicable, quel que soit ultérieurement le contenu de celle-ci.

Mr Reese (United States) said that at the moment the French party charged the German party with being a co-author, German law would be applied.

M. Batiffol (France) déclare comprendre la préoccupation de M. Reese. On doit cependant exclure le cas de mise en cause fictive d'un véhicule tiers à seule fin de changer la loi applicable. Le juge peut toujours rejeter une telle demande. D'autre part, comme l'a dit M. Huss, il est difficile d'inventer une voiture tierce fictive, car il y a toujours des rapports de police ou des témoignages. D'autre part, il n'est pas artificiel que la loi allemande soit appliquée, parce qu'un Allemand est déclaré coauteur, même si la responsabilité de l'Allemand est ultérieurement écartée parce que la loi allemande le déclare irresponsable.

M. Eijssen (Pays-Bas) constate que l'avant-projet emploie le mot «auteur», ce qui paraît impliquer une faute. C'est pourquoi le Comité des cinq a préféré ne

pas s'inspirer de la notion de coauteur ou de faute. On ne peut pas faire dépendre la loi applicable de la détermination de la responsabilité puisque c'est elle qui dira qui est responsable. On doit s'en tenir au fait que le véhicule est impliqué dans l'accident.

M. Huss (Luxembourg) souligne la difficulté de changer la loi applicable en cours d'instance. La situation est encore plus délicate si le jugement a déjà été rendu, car il y a chose jugée. La situation est également très délicate si le demandeur est débouté. Par exemple, la victime a perdu son procès contre un conducteur français puis elle assigne le conducteur allemand. Une telle action est possible, puisqu'il n'y a pas chose jugée à l'égard de ce dernier. Les actions successives peuvent avoir des incidences sur la loi applicable. Si on veut exclure cette possibilité, il faut une disposition expresse dans la convention.

Le Président propose à la Commission de voter sur l'hypothèse suivante: plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident et il y a une seule victime. Faut-il, pour écarter la loi du lieu de l'accident, que tous les intéressés aient leur résidence habituelle dans le même Etat, ou, s'il s'agit de véhicules, qu'ils soient tous immatriculés dans le même Etat?

Mr Rognlien (Norway) asked whether one was only dealing with one victim and different cars. He would deal later with a third person outside the car, because the solution might be different.

Le Président répond que, pour le moment, on envisage seulement le cas où l'accident n'a été causé que par des véhicules. On doit donc voter soit en faveur de l'unité, soit en faveur de la pluralité de lois applicables. Si on vote en faveur de l'unité, cela voudra dire que l'on ne veut pas séparer le sort de tous les coauteurs. Il faudra leur appliquer à tous soit la *lex loci*, soit la loi du pays où les véhicules sont tous immatriculés.

Vote

Par 21 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Finlande, France, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) contre 2 (Etats-Unis, Grèce), la Commission se prononce en faveur de l'unité de loi applicable à tous les coauteurs.

Le Président constate que la Commission souhaite donc que la dérogation à la *lex loci* soit limitée au seul cas où tous les véhicules sont immatriculés dans un même pays, autre que celui où l'accident a eu lieu.

Le Président propose ensuite de voter sur l'exemple suivant. Deux véhicules français ont une collision en Allemagne. Il y a deux victimes, dont l'une a sa résidence habituelle en France, l'autre en Allemagne. Pour déterminer la loi applicable, il semble que l'alternative soit celle-ci:

1 ou bien déterminer séparément la loi applicable aux rapports de chacune des victimes avec les coauteurs, ce qui est le système de l'avant-projet; ainsi, à la victime française on appliquera la loi française puisqu'elle a sa résidence habituelle dans le pays où les véhicules sont immatriculés; à la victime allemande on appliquera la loi du lieu de l'accident, c'est-à-dire la loi allemande;

2 ou bien appliquer la même loi à toutes les victimes,

ce qui a l'avantage de la simplicité, surtout si la victime est en même temps coauteur.

Mr Philip (Denmark) hoped that it would be possible for Working Document No 8 which was an amendment to No 3 to be regarded as an amendment to Working Document No 16, where it would replace paragraphs 1, 2 and 3.

He felt, as did the Danish insurance companies, that it was too complicated to apply different laws to the same accident. He agreed with Mr Panchaud's views as to the feelings of a judge faced with this problem. The result was complicated and unreasonable and would not be understood by the parties. He referred again to the Rapporteur's example of a Swede and a Dane injured in Denmark. He did not feel it to be important that the Swede visiting Denmark recovered less damages than he would when in Sweden, as it was purely fortuitous that he was injured by another Swede and not, as would be more likely, by a Dane. When abroad one assumed a certain risk, namely that the *lex loci delicti* applied. Of course this might sometimes be advantageous. One should not forget, he said, that the main principle of the Convention was the applicability of the *lex loci delicti*, and at present one was only discussing the exceptions to this rule. He was reminded of an American case where a party of people normally resident in the same State went into a remote and uninhabited part of another State and one person harmed the second. It was rightly held there that the law of their State of residence would apply and not the completely irrelevant one of the law of where the tort occurred. Exceptions should only be made where really necessary, and it was important to remember that in all cases where cars were involved, all cars were in one sense victims.

M. Jenard (Belgique) déclare comprendre le souci du Délégué danois. Cependant le désir d'unité peut conduire parfois à des résultats excessifs. Par exemple, deux véhicules français ont un accident en Allemagne. L'un d'eux transporte un passager allemand. Faut-il alors revenir à la loi du lieu de l'accident à l'égard de tous les intéressés, pour cette seule raison qu'un passager allemand se trouve par hasard être à bord du véhicule?

Les assureurs consultés admettent, du reste, la possibilité d'appliquer plusieurs lois différentes selon les victimes. En l'espèce, la *lex loci* ne sera donc appliquée qu'à l'action du passager. Entre les conducteurs on appliquera la loi du lieu d'immatriculation.

M. Jenard ajoute que l'on ne doit envisager ici que le cas de la victime qui n'est pas coauteur de l'accident.

Mr Rognlien (Norway) disagreed with Mr Philip. It was desirable to construe the system of the Convention so that the law governing the liability of one author towards one victim would be the same even where the same victim was also a co-author. The law should not depend on the existence of another victim. He agreed that the plurality system might complicate the matter where actions were brought in the same court, but actions would usually be brought in different courts when the State of registration coincided with the residence of one of the victims, but not with the place of accident and the residence of another victim.

M. Huss (Luxembourg) observe qu'il existe une différence entre le cas de pluralité d'auteurs et celui de pluralité de victimes. Quand il y a pluralité de victimes, la division des actions est beaucoup plus admissible, que quand il y a plusieurs coauteurs. Selon le droit français et les droits apparentés, les coauteurs d'un même accident sont tenus solidairement ou plutôt *in solidum* envers

chacune des victimes, ce qui conduit à appliquer une seule loi. En revanche, chaque victime doit pouvoir agir indépendamment des autres victimes. Pour reprendre l'exemple de M. Jenard, il ne faut pas que la présence d'un auto-stoppeur culbute tout le système juridique bâti par la convention.

Le Rapporteur cite le cas de la victime coauteur. Il précise qu'il ne s'agit pas de la victime que est la cause de son propre dommage; cela relève de la faute concomitante de la victime. Lorsque la victime est coauteur, c'est-à-dire lorsqu'elle a causé un dommage à un tiers, on doit revenir à l'unité de loi applicable.

Mr Newman (United Kingdom) suggested that for the present discussion one might distinguish between the different issues covered by the applicable law. It would be easier to come to a conclusion at the present time, if one considered the applicable law only in so far as the ground and extent of liability were concerned. Other issues could be considered later. On the question of liability, he would prefer a unified system. Otherwise the result would be difficult to justify to the general public. If there were a case in court with two victims of different national laws, one of which applied strict liability and the other liability on the basis of fault, then one victim might have no remedy and the other could recover. This was a position indefensible to the general public.

Le Président répond qu'il ne s'agit bien pour le moment que de déterminer la loi applicable. Le domaine de cette loi sera envisagé ensuite.

M. de Nova (Italie) observe que la dérogation à la *lex loci* s'explique par cette considération que le lieu où le dommage sera surtout ressenti peut être un autre lieu que celui de l'accident. On appliquera alors la loi de ce pays où résident les victimes, et auquel sont rattachées les voitures impliquées dans l'accident. Ecarter l'application de cette loi sous prétexte qu'il y a un tiers dans l'accident n'est pas raisonnable. Aussi M. De Nova se rallie-t-il au principe de la séparation des lois applicables aux différentes victimes.

Mr Philip (Denmark) said he supported Mr Newman's views. There had been some discussion among the Scandinavian States as to distinguishing between liability and damages, but this had been ruled out in the Special Commission. He asked whether the Rapporteur had said that if several cars were involved in an accident they would nearly always both have caused, and suffered from the accident. Therefore the 'several victims principle' would in practice only apply where a person had suffered personal injury.

Mr Reese (United States) felt the distinction drawn by Mr Newman to be difficult to follow. Any distinction between victims caused difficulties, but the difficulties were the same whether they were based on liability or on damages. He postulated two Frenchmen in a car, one a driver and one a passenger, injuring a German pedestrian in Germany. If the German could not recover 'dommage moral' and the Frenchmen could, then the German pedestrian was at a disadvantage. He could not distinguish this from Mr Newman's case. Similarly this was so where there was a French car in England, and French law applied strict liability and English law the concept of negligence. This was not, however, as serious as it seemed. The English and German parties in the above examples had the protection of the *lex loci delicti* which was also the law of their residence.

Mr Rognlien (Norway) made reference to damage to property. If this were taken into account, then the principle of unity was worse than ever, e.g. when the law applicable to a victim having suffered severe bodily injury would depend on the residence of another victim having received only a splash of dirt on his clothes. If the victim were a co-author one would have to separate the cases.

Le Rapporteur remarque, à propos de l'intervention de M. Newman, que le domaine de la loi applicable est régi par l'article 6 de l'avant-projet. Ce domaine est le plus large possible afin de ne pas scinder les lois applicables. On a observé qu'en pratique il y avait souvent un lien entre l'exigence de la faute et l'intégralité de la réparation. Par exemple, une loi qui n'exige pas la preuve de la faute limiterait en contrepartie le montant de la réparation. On ne doit pas dépecer la loi applicable, séparer la responsabilité de la réparation. Tel est le but de l'avant-projet soumis à la Commission.

Le Secrétaire général adjoint observe que la plupart des législations sont d'accord pour donner compétence à la *lex loci* en matière de responsabilité délictuelle. A cet égard, l'avant-projet s'est contenté de reprendre ce principe, sauf à lui apporter quelques exceptions limitées. Là où le progrès par rapport aux législations actuelles peut être plus sensible, c'est dans les précisions qui sont apportées pour délimiter le domaine de la loi applicable. On a voulu que ce domaine fût le plus large possible pour des raisons de simplicité et de commodité et pour éviter un dépeçage des lois appliquées. Aussi est-il très souhaitable de donner à la loi applicable le domaine le plus étendu.

La séance est levée à 13 h.

Distribué le 14 octobre 1968

No 17 – Proposal of the Danish delegation

Amendment proposed to Working Document No 16 – paragraphs 2, 3 and 4 should read –

2 Subject to the provisions of article 4, the rule in paragraph 1 does not apply to a person who was a victim only and who either was a passenger or who was the owner of goods transported in a vehicle or who was outside the vehicle unless the victim had his habitual residence in the State of registration at the time of the accident. If there were several such victims the applicable law shall be determined separately for each of them.

3 If the victim raises a claim against one or more persons outside the involved cars or against a passenger the law of registration shall only be applied if those persons have their habitual residence in the State of registration.

Séance du lundi 14 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président demande à la Commission de reprendre les débats là où ils avaient été interrompus, c'est-à-dire à l'étude de l'unité ou de la pluralité de lois applicables aux victimes.

M. Eijssen (Pays-Bas) rappelle que la Commission restreinte, à une large majorité, avait opté pour la pluralité. D'ailleurs, MM. Rognien et Huss avaient cité des cas où c'était par pur hasard qu'une autre victime se trouvait à côté de la victime principale. Cette coïncidence doit être sans effet sur la loi applicable. Il faut admettre la pluralité pour ne pas compliquer encore la situation de la victime en l'obligeant à rechercher les autres victimes afin de déterminer la loi applicable. Il suffit bien qu'on lui impose de rechercher les coauteurs.

M. Taborda Ferreira (Portugal) souhaite que l'on soit très prudent pour admettre la pluralité, surtout lorsque la victime est elle-même un coauteur. Dans ce cas il faut exclure totalement la pluralité; l'unité est indispensable.

Le Rapporteur répond que la Commission spéciale a envisagé l'hypothèse de la victime coauteur. Elle a considéré que si la victime était coauteur, c'est-à-dire si elle avait participé au dommage causé à autrui, elle devait être assimilée aux auteurs et qu'on revenait alors à l'unité des lois applicables. La pluralité n'est donc possible que si la victime n'est pas coauteur, notamment lorsqu'elle a contribué à son propre dommage.

Mr Yadin (Israel) expressed his support for the solution of the plurality of victims and made a further point. The *lex loci delicti* was a sensible solution, particularly where the case came before the court of the same country. The exceptions, which consisted of looking for the unity of the victim and the author, were based on the idea that the court to which they would naturally look would deal with the matter. This principle should not be abandoned, just because there was one person who could bring the case before the *lex loci delicti*.

At the present, the Commission was only dealing with the question of the applicable law, and not that of jurisdiction. Were a convention to be drafted on jurisdiction, it would have to decide when the applicable law should be the *lex fori*, this being the easiest solution.

Le Président souligne qu'en ce qui concerne l'unité ou la pluralité des lois applicables, la proposition des cinq

délégations rejoint l'avant-projet, puisqu'elle adopte la pluralité. Si l'on doit voter, c'est sur l'amendement de M. Philip, puisqu'il est en faveur de l'unité.

Mr Philip (Denmark) expressed the hope that this vote would be taken on a question of principle, and not on the specific wording before the Delegates.

Le Président répond que pour guider le Comité de rédaction dans l'élaboration des articles 2 et 3, il faut que les trois principes fondamentaux aient été préalablement dégagés. Deux de ces principes ont été votés. Il reste à statuer sur le dernier, c'est-à-dire l'unité ou la pluralité de lois applicables aux victimes. On votera «oui» si l'on est pour l'unité, c'est-à-dire en faveur de l'amendement danois, et «non» si l'on est pour la pluralité, c'est-à-dire si l'on veut le maintien de l'avant-projet auquel la proposition des cinq est conforme.

Vote

Par 13 voix (Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, Grèce, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Suède) contre 6 (Autriche, Danemark, France, Irlande, Royaume-Uni, Yougoslavie) et 4 abstentions (Finlande, Portugal, République Arabe Unie, Tchécoslovaquie), la Commission rejette l'amendement danois et se prononce en faveur de la pluralité de lois applicables aux victimes.

Mr Rognlien (Norway) said that a decision had also to be taken as to the exact content of the rule contained in paragraphs 1 and 2 of Working Document No 16. This decision should be made before working on any new draft or before dealing with 'transport bénévole'. Registration had been accepted as the connecting factor. One defect might be as regards the position of a passenger. It might occur that a passenger would be treated differently according to whether he was merely a passive victim or a co-author. This situation should be avoided.

Paragraph 1 dealt with the general rule concerning a victim inside any car. All persons who were inside a car could be linked to the registration. Paragraph 2 operated where a passenger was a passive victim in which case the law of the residence would apply if it conformed to the registration; if not the *lex loci delicti* would be applied. He suggested the solution that a passenger should always be identified with the car unless the accident happened to occur in the place where he was resident.

He further proposed that in every case where a victim was resident at the place of the accident, the law of the place of the accident should apply to this victim no matter whether the victim was owner or driver of the car as well. This preserved the correct balance.

Le Président constate que selon M. Rognlien, si le passager n'a pas sa résidence habituelle dans le pays de l'accident, la loi qui lui est applicable comme auteur ou victime est celle qui s'applique aux véhicules. Si, au contraire, la résidence habituelle du passager est dans le pays de l'accident, la loi de ce pays lui redevient applicable.

M. Taborda Ferreira (Portugal) estime que la proposition de M. Rognlien est tout à fait nouvelle, et qu'elle s'écarte nettement de l'avant-projet. Pour pouvoir en discuter sérieusement, il faudrait qu'elle soit présentée par écrit.

Le Rapporteur répond que la suggestion de M. Rognlien rejoint en partie l'avant-projet; il suffit de se reporter à l'article 4, variante de l'alinéa 3, de l'avant-projet. La rédaction n'est pas tout à fait la même, mais elle peut servir de base telle quelle à la discussion.

Le Président observe qu'il y a cependant une différence entre l'avant-projet et la proposition de M. Rognlien. Celle-ci élargit le domaine de l'exception en étendant la règle énoncée dans l'article 4 à l'article 3. Or, tandis que l'article 4 prévoit l'action du passager contre le transporteur bénévole, l'article 3 vise l'action de ce même passager contre le conducteur de l'autre véhicule.

M. Panchaud (Suisse) se déclare séduit par la proposition de M. Rognlien. S'il y a collision de deux véhicules immatriculés dans un même pays, il est avantageux d'appliquer une seule loi à toutes les personnes qui se trouvent à bord de ces véhicules. L'auto-stoppeur qui monte dans un véhicule accepte par avance l'application éventuelle de la loi du véhicule.

Le Président observe toutefois que si le passager a sa résidence habituelle dans le pays du lieu de l'accident, la *lex loci* s'appliquera. La loi du véhicule ne s'appliquera donc qu'aux passagers étrangers au pays où se produit l'accident.

M. Panchaud (Suisse) ajoute que, sous réserve d'une réflexion plus attentive, il est a priori défavorable à toute dérogation à la loi du véhicule. Cette loi devrait s'appliquer à tous les passagers, même à ceux qui ont leur résidence dans le pays où l'accident s'est produit. Il faut une unité de loi applicable aux passagers. Si, par exemple, un auto-stoppeur français est pris en France à bord d'une voiture suisse, il accepte le service rendu et en même temps l'application éventuelle de la loi suisse.

M. Jenard (Belgique) se prononce en faveur de la proposition de M. Rognlien. Il signale que la règle suggérée était déjà contenue sous forme d'une variante dans le Doc. trav. No 3. Il souhaite que le cas du passager agissant contre le conducteur de l'autre véhicule (article 3) soit rapproché de celui du passager agissant contre le conducteur du véhicule où il est transporté (article 4). Il faudrait un seul texte pour ces deux hypothèses.

Mr Philip (Denmark) asked whether it would not be preferable to include Mr Rognlien's suggestion in paragraph 4 of Working Document 16. This only required the insertion of the words 'passagers non seulement victimes' after the word 'impliqués'.

Le Président déclare que le Comité de rédaction examinera ce problème.

M. Beitzke (Allemagne) ajoute qu'à son sentiment l'expression «personne extérieure au véhicule» contenue dans l'alinéa 4 du Doc. trav. No 16 n'est pas claire ni suffisante. De même que le passager victime est assimilé au piéton victime, le passager coauteur doit être assimilé au piéton coauteur. L'alinéa 4 doit donc viser aussi le cas du passager. La loi du lieu d'immatriculation ne doit lui être applicable que s'il réside habituellement dans le même pays.

Le Président répond que selon la proposition étudiée, la résidence habituelle ne se combine avec l'immatriculation que pour les personnes extérieures au véhicule.

M. Panchaud (Suisse) précise que l'alinéa 4 ne vise que les coauteurs et, parmi ceux-ci, que les personnes exté-

rieures au véhicule. En revanche, l'alinéa 2 s'applique aux victimes, qu'elles soient extérieures au véhicule, ou transportées dans ce dernier. Le domaine des deux alinéas n'est pas le même.

Mr Rognlien (Norway) said his proposal did not arise because he found the result as suggested in Working Document No 16 to be unacceptable. From the point of view of the passenger, once the law of his residence was no longer applied, it was *in abstracto* unimportant to him which law applied. His suggestion stemmed mainly from a desire to simplify the draft.

M. de Nova (Italie) souhaite que la proposition de M. Rognlien, qui est une modification du Document de travail No 16, soit aussi présentée dans un texte écrit. M. de Nova souhaite que le texte soit présenté dans une rédaction plus claire.

Le Président convient qu'une clarification est nécessaire. Il est cependant prématuré d'approfondir la discussion. Les idées sont déjà assez précisées pour que le Comité de rédaction puisse travailler efficacement. M. Rognlien est invité à participer à ce Comité et à présenter sa proposition par écrit.

M. Jenard (Belgique) donne un exemple illustrant les conséquences pratiques de la proposition présentée par M. Rognlien. Un accident survient en Allemagne entre deux véhicules français. A bord de l'un des véhicules se trouvent trois passagers: un réside en France, un en Italie, un en Allemagne. Selon l'avant-projet, la loi d'lieu de l'accident s'appliquerait à l'Italien et à l'Allemand. Selon la proposition Rognlien, la loi du lieu de l'accident ne s'appliquerait qu'à l'Allemand, car lui seul réside dans le pays où s'est produit l'accident.

Le Secrétaire général constate que la proposition de M. Rognlien réduit le domaine de la pluralité des lois applicables. A l'intérieur d'un même véhicule, les passagers seront soumis à la loi de ce véhicule, sauf ceux qui résident habituellement dans le pays où l'accident s'est produit. On peut voir là une solution de compromis entre les partisans de l'unité et les partisans de la pluralité de lois applicables aux victimes.

Le Président ajoute que le domaine de la loi d'immatriculation est ainsi accru et que celui de la pluralité de lois applicables est réduit d'autant.

M. Taborda Ferreira (Portugal) observe que si la pluralité est absorbée c'est plutôt par la loi de l'immatriculation que par la loi du lieu de l'accident. On accroît ainsi l'exception au détriment du principe. Une telle extension doit être justifiée. Or, jusqu'ici, M. Rognlien n'a pas justifié sa suggestion par des arguments de fond. Le seul argument invoqué est que cette extension simplifie la solution des litiges. Il est vrai que M. Panchaud, dans son intervention, a invoqué quelques arguments de fond. Il a cependant lui-même reconnu que l'on pourrait hésiter à propos des auto-stoppeurs pris par une voiture étrangère.

M. Taborda Ferreira constate que la loi du lieu d'immatriculation tend ainsi à étendre son domaine au détriment de la *lex loci* qui est pourtant le principe fondamental. Existe-t-il des raisons sérieuses qui rendent cette extension nécessaire?

Le Président convient que le domaine de la *lex loci* est ainsi réduit. Pour les passagers, le lieu de l'accident n'est plus à lui seul un élément de rattachement. Il faut qu'il coïncide avec la résidence habituelle d'une des per-

sonnes intéressées. Ce système est à la rigueur concevable pour les passagers. Il ne l'est certainement pas pour les personnes extérieures au véhicule. Par exemple, deux voitures françaises ont une collision en Allemagne et blessent un piéton italien. Il ne faut pas appliquer la loi française au piéton, à moins qu'il n'ait sa résidence habituelle en France. On conçoit que le passager soit absorbé par la loi du véhicule. On ne le conçoit pas pour le piéton.

Mr Newman (United Kingdom) said that although the exception was enlarged, the proposal would make for greater unity. He was attracted to this as he was opposed in principle to a multiplicity of actions. In practice, he thought, accidents involving two foreign cars of the same nationality were rare. In reply to certain doubts expressed as to the accuracy of this remark, he said that it was so in the United Kingdom and in any case the most important situation was where there was a single car and a number of passengers. In such a case the result of the amendment would be that the law of the registration would apply, except for that rare case where one of the passengers had his habitual residence in the place of the accident. Where one was dealing with a person outside the car, and not a passenger, then, of course, the application of this solution would be unreasonable as it was based on a fortuitous happening.

Mr Yadin (Israel) said that Mr Newman's idea of concentrating the law on the place of registration was logical, but contrary to the principle thus far accepted by the Convention. So far, the basic rule had been to apply the *lex loci delicti*, and then to find exceptions. He had understood the adoption of the criterion of registration to mean something somewhat different. The intervention of Mr Jenard had made the position clearer to him. He was under the impression that the law of the place of the accident was displaced when all points of contact converged. As far as concerned the situation where the author was the driver, the point of contact would not be meant that the passenger had no point of contact. The question of registration should only affect people who had an inherent connection with the car.

Le Président répond que le problème en discussion est de savoir si le passager, du seul fait qu'il est monté dans la voiture, a accepté de se soumettre à la loi d'immatriculation de ce véhicule. On ne peut pourtant pas dire que cette nouvelle exception, à la supposer admise, ruinerait la *lex loci*.

M. de Nova (Italie) se rallie entièrement à la position de M. Yadin.

M. Eijssen (Pays-Bas) expose que la proposition de M. Rognlien l'a d'abord séduit. Mais il hésite depuis qu'il a entendu les arguments de M. Taborda Ferreira. Il ne faut pas exagérer les dérogations à la *lex loci*. Si deux véhicules français se heurtent en Belgique et qu'un passager allemand soit blessé, la proposition de M. Rognlien rend applicable la loi française au passager allemand. C'est arbitraire.

M. Jenard (Belgique) observe que la proposition de M. Rognlien ne s'appliquera que si les deux véhicules sont immatriculés dans le même pays.

M. Eijssen (Pays-Bas) déclare que dans ce cas, il ne comprend pas que MM. Rognlien et Newman veuillent écarter la loi locale.

M. Taborda Ferreira (Portugal) souligne que si M. New-

man s'est prononcé comme il l'a fait, c'est pour revenir à l'unité de loi applicable. C'est un souci compréhensible, mais cela se retourne contre la proposition de M. Rognlien. On est parti du principe de la *lex loci*, sauf à l'écarter au profit de l'immatriculation ou de la résidence habituelle commune des victimes. Certains s'effrayent de ces dérogations à la *lex loci*, dont MM. Newman, Philip et lui-même, car elles font obstacle à l'unité de loi applicable. On s'est alors rendu compte des inconvénients de ces dérogations à l'unité. Mais pour réaliser à nouveau l'unité, au lieu de revenir à la *lex loci*, on cherche au contraire à étendre le domaine de l'exception, si bien que l'exception devient le critère principal et que la loi du lieu de l'immatriculation absorbe même le passager. C'est arbitraire. Dans le doute, on doit revenir à la *lex loci*.

Mr Reese (United States) wished to question Mr Rognlien as to the scope of his proposition. He gave the example of where a car was registered in France and had an accident in Germany. A French pedestrian was injured and the action was between the French pedestrian and the driver and passengers in the car. Where the passenger was French then French law would apply. If the passenger were, for example, Italian, one would take the law of the registration under Mr Rognlien's proposal. If the pedestrian were German then the law governing the claim of the pedestrian against the driver would be French and that against the passenger would be German.

A discussion then ensued in which **Mr Rognlien** explained that in all such cases French law would apply because the only car involved was registered in France, and the victim was not living in the State of the accident.

Le Secrétaire général observe que l'on doit toujours tenir compte de l'assurance. Si deux véhicules sont immatriculés dans un seul pays, il est avantageux d'appliquer la loi de ce pays à tous les intéressés. Cela permet aux compagnies d'assurances d'indemniser les victimes selon la loi de ce pays.

M. Panchaud (Suisse) observe que l'alinéa 2 du Doc. trav. 16 vise les victimes, l'alinéa 4 les auteurs. On est dans l'hypothèse assez rare où tous les véhicules sont immatriculés dans le même pays et où une personne autre que l'un des conducteurs est victime. Cette victime est un passager ou un piéton. Faut-il alors revenir à la *lex loci* ou maintenir la loi du pays d'immatriculation?

Six hypothèses doivent être distinguées:

- 1 le piéton a sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation: on applique évidemment la loi de ce pays;
- 2 le passager a sa résidence habituelle dans ce même pays: la solution est la même;
- 3 le piéton a sa résidence habituelle dans le pays où l'accident s'est produit: la *lex loci* doit évidemment s'appliquer car cette personne n'a aucun rapport avec le véhicule;
- 4 le passager a sa résidence dans le pays de l'accident: on peut hésiter sur la loi applicable, soit la *lex loci*, soit la loi de l'immatriculation;
- 5 le piéton réside dans un pays tiers qui n'est ni celui où l'accident a eu lieu ni celui où le véhicule est immatriculé: on peut hésiter entre la *lex loci* et la loi d'immatriculation;

6 le passager a sa résidence habituelle dans un pays tiers; la même hésitation est possible.

La séance est suspendue de 11 h. 30 à 11 h. 50.

Le Président déclare que le Comité de rédaction pourra maintenant s'atteler à l'élaboration de l'article 3, car les principes directeurs ont été dégagés par la Commission.

Le Rapporteur tient cependant à signaler que si la Commission a déjà envisagé la situation du propriétaire comme conducteur ou comme passager, c'est-à-dire comme personne dans le véhicule, le propriétaire peut aussi être auteur ou victime de l'accident sans être à bord du véhicule.

Si le véhicule est endommagé dans l'accident, ce qui est fréquent, le propriétaire sera victime sans être à bord du véhicule. Il n'est ni conducteur ni passager. Selon la proposition étudiée, on lui appliquerait la loi du lieu d'immatriculation pourvu qu'il ait sa résidence habituelle dans ce pays (Doc. trav. No 16, alinéa 2).

Si le propriétaire est coauteur, par exemple à cause d'un vice du véhicule ou d'un défaut d'entretien, selon la proposition il est coauteur extérieur au véhicule. On ne lui appliquera la loi du lieu d'immatriculation que s'il a sa résidence habituelle dans ce pays (Doc. trav. No 16, alinéa 4).

Dans l'un et l'autre cas, il serait préférable d'appliquer au propriétaire la loi du lieu d'immatriculation quelle que soit sa résidence.

Mr Rognlien (Norway) said that he did not wish to mention particularly in the Draft the liability of the owner, nor the owner as a victim, because it was complicated and terms used to express some sort of ownership such as holder, 'détenteur', etc. should be avoided. In practice it was not difficult to deal with the owner as a victim. It would be best to obtain a general Draft and then decide whether it could be accepted to deal with such cases. His suggested idea of such a drafting would be to have a general rule with a single exception for a person not connected with the car.

Le Président souligne que l'un des avantages de l'immatriculation est qu'elle évite toute scission entre le détenteur, le propriétaire et le conducteur du véhicule. Il souhaite cependant que l'alinéa 5 de l'article 3 (Doc. trav. No 16) soit rendu plus explicite, ou que son sens soit expliqué à la Commission.

M. Panchaud (Suisse), prenant la parole au nom des délégations qui ont proposé l'article 3 (Doc. trav. No 16), explique qu'il peut ne pas y avoir coïncidence entre le lieu d'immatriculation du véhicule et la résidence du propriétaire, du conducteur et du détenteur. C'est le cas des immatriculations dites *pro forma*: voitures non dédouanées, voitures des militaires à l'étranger. Le domaine de l'alinéa 5 sera en tout cas très exceptionnel.

M. Schwind (Autriche) ajoute qu'il faut aussi envisager les voitures louées par des étrangers pour une durée temporaire, notamment sur un aérodrome. Certaines sociétés font profession de louer ces voitures. L'alinéa 5 s'applique-t-il?

Le Président répond qu'on risque alors de vider l'immatriculation de son intérêt pratique qui était la simplification. Si, par exemple, un touriste loue une voiture en Hollande et a un accident dans un Etat tiers, il est naturel qu'on applique la loi hollandaise au conducteur,

car l'assurance sera hollandaise. En l'espèce, la voiture étant immatriculée en Hollande et le propriétaire ayant sa résidence habituelle en Hollande, peu importe que le touriste réside hors de ce pays.

M. Crépeau (Canada) signale les difficultés qui peuvent se présenter pour les véhicules ayant plusieurs immatriculations, comme cela se fait couramment au Canada, où un véhicule doit être immatriculé dans plusieurs provinces pour y circuler.

Il cite également le cas du touriste qui achèterait une voiture sur place pour la revendre à son départ. Dans ce cas, le lien entre le propriétaire et le lieu d'immatriculation est très faible. De plus, comme ce propriétaire n'a pas sa résidence habituelle dans le pays où le véhicule est immatriculé, l'alinéa 5 devrait s'appliquer; cela étendrait encore son domaine et réduirait celui de la loi du lieu d'immatriculation.

Le Président en convient. Si une voiture est louée, son propriétaire résidera probablement dans le pays d'immatriculation. Si au contraire la voiture est achetée temporairement, la résidence habituelle ne coïncidera généralement pas avec le lieu d'immatriculation. Ces hypothèses doivent être envisagées. En tout cas, il serait souhaitable que l'alinéa 5 soit rédigé plus clairement.

Mr Rognlien (Norway) pointed out that paragraph 5 of Working Document No 16 did not only deal with military vehicles, but also provided a general condition where there was no real link between the car and the registration. Where a car was rented, then the registration would be the link. An amendment was needed where the owner had sold a car but retained the full title for purposes of security, for example in a sale by instalments. In such a case the purchaser should be regarded as the owner.

M. de Nova (Italie) trouve très sage l'alinéa 5 de la proposition (Doc. trav. No 16). Il faut que l'immatriculation soit renforcée par la résidence habituelle d'au moins une des personnes intéressées (propriétaire, détenteur, conducteur). Sinon, c'est un critère de rattachement insuffisant.

Le Président ajoute que l'immatriculation est un critère purement formel, qui doit être doublé d'un critère réel tel que la résidence habituelle.

M. Taborda Ferreira (Portugal) indique les difficultés possibles au cas de vente à tempérament. Par exemple, un véhicule est vendu à crédit à un Portugais, mais il est immatriculé au nom du vendeur en Angleterre, puis exporté au Portugal. L'immatriculation en Angleterre permet simplement au vendeur de garder la propriété du véhicule à titre de garantie. Cette immatriculation de garantie conduirait à appliquer la loi anglaise, même si le conducteur réside au Portugal. La question est d'importance, d'autant plus que le Marché Commun accroît les exportations de voitures.

Mr Philip (Denmark) pointed out that there was a close connection between paragraphs 5 and 6 and asked a question of clarification. He understood that paragraph 6 indicated the connecting factor where there was a *pro forma* registration in the sense of paragraph 5 or where there was no registration. He found this very vague indeed, as it was a kind of proper law concept which could be better defined. There were two situations: firstly where there was no registration, for example with a tractor or other agricultural vehicle. He did not find it shocking to apply here the principle in article 2. It would be very rare to have a foreign

connection in such a case. Secondly there was the problem of *pro forma* registration. Here it was also reasonable to fall back on the *lex loci*.

Le Président répond que si le véhicule n'est pas immatriculé, par exemple une bicyclette, deux positions sont possibles: soit revenir à la loi du lieu de l'accident, soit substituer la résidence habituelle au lieu d'immatriculation. La proposition du Doc. trav. No 16 adopte cette seconde position, mais dans une rédaction assez vague. Il vaudrait mieux adopter un critère plus précis, tel que la résidence habituelle du propriétaire du véhicule.

M. de Nova (Italie) trouve aussi trop vague la rédaction de l'alinéa 6 du Doc. trav. No 16. Il pense qu'on devrait également envisager le problème soulevé par le Délégué canadien, c'est-à-dire la pluralité d'immatriculations pour un même véhicule.

Mr Rognlien (Norway) said that it was the intention of the last paragraph that if there were a non-registered vehicle, that vehicle should be identified with the registration of the other vehicles on condition that the person claimed to be liable had his residence in that place of registration. It was the intention of the last paragraph that the liability of non-registered vehicles be taken into account when deciding the liability of all the vehicles. He was not happy about this result because it gave the victim a choice and the problems of good faith and uncertainties of decision would arise. The alternative was to determine the liability of a non-registered vehicle separately from that of a registered car. Whenever a non-registered car was involved in an accident, the liability of the registered car would then not be governed by the possible liability of a non-registered car. Of the alternative between choosing the rule of unity or the rule of plurality he preferred that a third person, i.e. a non-registered vehicle or a person outside the car, should be dealt with separately, as proposed by the Norwegian delegation in Working Document No 9. This was of particular importance in such cases where the victim of the accident was killed, and there were a number of indirect victims who succeeded to his claim. They might wish to bring actions in different courts or against a number of different parties. It would be impossible to force them all to choose in the same way. If one took the solution of separation it would be possible to add some provision as to recourse actions, as had been done in the German proposal in Working Document No 4.

Le Président déclare qu'un critère simple est indispensable. On peut, par exemple, faire la distinction suivante: appliquer la loi du lieu d'immatriculation aux véhicules immatriculés et la *lex loci* aux véhicules non immatriculés. De toute façon, ceux-ci ayant un faible rayon d'action causeront probablement très peu d'accidents à l'étranger.

Mr Rognlien (Norway) said that he had forgotten to say that the solution in the original Draft of the Special Commission was not possible because it made the law applicable to all parties depend on an outside influence, for example, in the case he had given of a dog causing a car to swerve.

Mr Philip (Denmark) said that if there were an accident between a registered and a non-registered car then article 2 applied. If there were only an unregistered vehicle then surely article 2 would also apply, he concluded.

M. Jenard (Belgique) constate que l'on discute de plusieurs choses à la fois. Il y a des véhicules qui de-

vraient être immatriculés, mais qui ne le sont pas, et l'autres qui n'ont pas à l'être. Pourquoi au demeurant ne pas utiliser le critère du lieu de stationnement habituel. C'est le critère retenu par la Convention européenne sur la responsabilité du fait des véhicules automoteurs.

Le Président juge en effet préférable que le critère retenu pour les véhicules non immatriculés soit un critère objectif tel que le stationnement habituel, plutôt qu'un critère personnel tel que la résidence habituelle du propriétaire détenteur ou du conducteur. Le critère objectif serait plus proche de celui de l'immatriculation.

Le Rapporteur demande s'il est possible que le stationnement habituel du véhicule soit ailleurs qu'à la résidence habituelle du propriétaire.

M. Taborda Ferreira (Portugal) répond qu'il peut y avoir divergence, par exemple si une bicyclette est prêtée.

Le Rapporteur ajoute que, de toute façon, le stationnement habituel n'est pas un critère aussi précis que la résidence habituelle.

M. Beitzke (Allemagne) pense, au contraire, que le stationnement habituel n'est pas un critère plus vague que la résidence habituelle. En outre, lorsqu'il y a plusieurs intéressés, il est difficile de choisir entre les diverses résidences habituelles: celle du propriétaire, celle du conducteur, celle du détenteur. Or, la responsabilité de chacun peut être invoquée. Faut-il alors exiger qu'ils aient tous leur résidence habituelle dans un seul pays pour que la loi de ce pays s'applique, ou bien faut-il leur appliquer des lois différentes? Le critère du stationnement habituel est préférable. Il aboutit à l'unité de loi applicable et c'est un critère objectif, commun à tous les intéressés.

M. de Nova (Italie) pense que le critère du stationnement habituel est bon dans les cas où le critère de l'immatriculation ne peut pas jouer ou est artificiel, soit par défaut ou par excès, c'est-à-dire lorsque le véhicule n'est pas immatriculé, ou est seulement immatriculé dans un pays où aucun des intéressés à la voiture n'est résident, ou présente plusieurs immatriculations qui se balancent.

Le Président observe que les deux problèmes, celui du véhicule qui n'a pas à être immatriculé et celui du véhicule qui devrait être immatriculé mais qui ne l'est point, sont identiques.

Evouant la question des immatriculations fictives, il compare la distinction entre l'immatriculation fictive et le lieu du stationnement effectif avec la célèbre distinction entre le siège social statutoire et le siège social réel des sociétés et souhaite que l'on tienne compte plutôt du stationnement effectif que de l'immatriculation fictive.

Mr Yadin (Israël) said that the case where a vehicle was either not registered or fictitiously registered was very rare. The easiest way out, if any provision had to be made at all, would be to apply the law of the registration whenever it was relevant, and where it was not relevant, to take the law of the place where the vehicle was usually stationed.

M. Schultz (Pays-Bas) observe que la proposition de M. de Nova doit être restreinte au seul cas d'immatriculation tout à fait fictive. Par exemple, de fausses plaques ont été apposées sur le véhicule par un voleur. Mais il faut se garder d'aller trop loin et de rechercher dans chaque cas si l'immatriculation correspond à une réalité. On court alors au devant de grandes difficultés. La com-

paraison faite par le Président avec le siège social réel ou fictif est inquiétante.

M. Crépeau (Canada) se demande si dans le cas d'enregistrements multiples comme au Canada, il ne faudrait pas retenir plutôt celui qui correspond au lieu où l'entreprise a son siège social. Le critère du stationnement habituel ne correspondra pas forcément à ce siège de l'entreprise.

Le Secrétaire général souhaite que l'on évite pour le moment la question du siège social des sociétés. S'il y a plusieurs immatriculations pour un même véhicule, le lieu du stationnement habituel semble plus important que la résidence habituelle du propriétaire.

Mr Reese (United States) asked Mr Crépeau whether multiple registration was a normal possibility. If so, then real difficulties would arise if one based the law on registration, but he thought that this would only arise occasionally in federal jurisdictions and was not in practice a major problem.

Mr Rognlien (Norway) said that one had already agreed on a special provision for such a case of multiple registration. One should only take into consideration the place of registration where the owner had his place of residence. He thought that Mr Jenard's suggestion of the usual place of garaging of a vehicle had many merits, but was vague. He thought that problems would only arise in border-line cases, e.g. where a non-registered vehicle was used in several countries as when a cyclist took his bicycle on holiday. It would also apply where a vehicle was bought in one country and taken to another country for use there. Where would it, in that case, be usually garaged. This had no great practical importance. It could be solved by saying that the usual place is where the user had his habitual residence.

Le Président demande à la Commission de laisser pour le moment de côté la question des immatriculations fictives et de la pluralité d'immatriculations pour un même véhicule. Il lui demande de statuer par un vote sur le cas du véhicule non immatriculé, par exemple une bicyclette. Doit-on dans ce cas, tenir compte du lieu du stationnement habituel du véhicule ou de la résidence habituelle du propriétaire?

Vote

Par douze voix (Autriche, Belgique, Canada, Danemark, France, Israël, Italie, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Portugal, Suisse) contre deux (Suède, Yougoslavie) et neuf abstentions (Allemagne, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Irlande, Japon, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie), la Commission se prononce en faveur de la prise en considération du lieu de stationnement habituel du véhicule.

Le Président demande ensuite à la Commission de désigner le Comité de rédaction qui se réunira demain matin. Il propose à M. Newman de siéger au Comité, mais M. Newman se déclare contraint de décliner cette offre par suite d'engagements extérieurs. M. Panchaud ne peut pas non plus participer au Comité. MM. Reese et Rognlien acceptent d'y siéger ainsi que MM. Crépeau, Taborda Ferreira, Philip, Jenard et Essén (Rapporteur).

M. Eijssen (Pays-Bas) propose le nom de M. Schultz. Le Président accepte.

La séance est levée à 13 heures.

The proposal does not solve the problem case where the passenger is claimed to be co-author. This situation should be dealt with separately. The situation where the vehicle is not registered has also to be dealt with separately.

Distribués le 15 octobre 1968

No 18 – Proposal of the Norwegian delegation

Article 3 B

When any person is claimed to be liable who was not connected with the vehicle or vehicles involved in the accident, and when he had at the time of the accident an habitual residence in the same State as the victim, the law applicable to his liability shall be the internal law of that State. The applicable law shall be determined separately for each victim in relation to each such person claimed to be liable.

N.B. The expression 'person connected with a vehicle' should be defined in article 1.

No 19 – Proposal of the Norwegian delegation

Article 3, paragraph 1

1 [Subject to the provisions of articles 4 and 5], the law applicable is the internal law of the State of registration of the vehicle or vehicles involved in the accident when all the identified vehicles having contributed to the damage were registered in the same State at the time of the accident, unless the victim [not claimed to be a co-author] had at that time his habitual residence in the State where the accident occurred. However, in relation to a victim who was not connected with any vehicle involved, the law of the State of registration shall be applied only when he had his habitual residence in that State at the time of the accident.

N.B. The terms 'victim' and 'person connected with a vehicle' should be defined in article 1 (or 1A).

No 20 – Proposal of the Norwegian and Swedish delegations

Article 4

In the case of damage to person or property carried with the vehicle, the law applicable to the liability arising from the transport shall be the internal law of the State of registration of the vehicle, except as regards the liability towards a victim having, at the time of the accident, his habitual residence in the State where the accident occurred.

N.B. The applicability of this article presupposes that, under the lex fori including its rules of conflict, the responsibility is deemed to be in tort.

Procès-verbal No 6

Séance du mardi 15 octobre 1968

La séance est ouverte à 15 h. sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président propose à la Commission de poursuivre l'étude de l'article 3 de l'avant-projet. Il précise que la séance sera consacrée à un échange d'idées, les votes ne devant avoir lieu que demain.

Le Président rappelle que jusqu'ici la Commission a décidé de retenir comme critère principal le lieu d'immatriculation des véhicules. Elle a admis en outre la pluralité de lois applicables aux victimes. En revanche, elle s'est prononcée en faveur de l'unité de loi applicable aux coauteurs. Toutefois, sur ce dernier point, la règle adoptée est incomplète. L'unité n'a été admise que s'il s'agit de véhicules immatriculés. Il reste à envisager le cas d'autres coauteurs: passagers, piétons, bicyclettes. Faut-il leur étendre la règle de l'unité? Certains y sont hostiles et souhaitent dans ce cas la pluralité. La règle de l'unité des lois applicables aux coauteurs d'un même accident ne s'appliquerait donc qu'aux véhicules immatriculés.

Pour abrégé la discussion, le Président demande aux Délégués de ne pas parler plus de deux fois chacun sur une même question; chaque intervention ne doit pas durer plus de trois minutes.

M. Schultz (Pays-Bas) se déclare en faveur de l'unité de loi applicable aux coauteurs dans tous les cas. Il faut éviter les difficultés qui pourraient surgir lorsqu'un accident est causé à la fois par des véhicules et par des piétons ou des passagers. Il est très difficile de leur appliquer des lois différentes pour apprécier leurs responsabilités respectives et réciproques.

Le Président propose un exemple pour illustrer les difficultés envisagées. Un accident se produit en France, dû à deux véhicules immatriculés en Hollande; la victime réside en Hollande; un piéton résidant en Allemagne a contribué à causer l'accident. Faut-il alors revenir à la loi du lieu de l'accident qui est le principe? Il y aurait unité de loi applicable à tous les coauteurs. Ou bien, faut-il appliquer la loi de l'immatriculation à l'action de la victime contre les conducteurs des véhicules et la *lex loci* à l'action de la victime contre le piéton?

M. de Nova (Italie) se rallie à la proposition de M. Schultz en faveur de l'unité de loi applicable à tous les coauteurs.

Mr Rognlien (Norway) said that ultimately he preferred separation. It had been decided the previous day that there should be unity among all the vehicles whether registered or not. The Commission had now to deal with third persons, such as pedestrians, owners of dogs, etc. Here, unity would cause difficulties.

1 It would make the law between vehicles and victims depend on whether a victim wanted to claim that a third person was liable. Where a third person had no habitual residence in common with the car, one returned to the *lex loci*.

2 It would not be known what law applied until the victim had named the persons he claimed to be liable. This brought into question the good faith of the victim, the nature of the claim he made, and the time at which the victim should decide against whom he was asserting liability.

3 Should all the dependants of the direct victim have a choice as to which third person they wished to sue?

For this reason Mr Rognlien proposed the amendment contained in Working Document No 18. The essential element in this proposal was that the liability of the third party did not influence the law applicable between the vehicles and the victim. One could then take up separately the question of pedestrians and victims, as to whether the common habitual residence or the *lex loci delicti* operated.

Mr Reese (United States) asked Mr Rognlien what would happen in the case of a car registered in France which ran into a French car in Germany. If one supposed the problem was whether the accident was the joint product of the French driver and the German pedestrian, then if the French pedestrian sued the French driver French law would apply, but if the French driver involved the German pedestrian and disclaimed all or part of the liability, would the applicable law shift at that moment? If this was not so, he asked which law would govern the case.

M. de Nova (Italie) trouve étrange qu'on admette l'unité pour les véhicules et qu'on la rejette pour les personnes ou les chiens responsables de l'accident.

M. Museux (France) appuie l'opinion de MM. Schultz et de Nova. Rien ne justifie la distinction que l'on veut faire entre les véhicules et les piétons. Les exceptions à la *lex loci* sont acceptables si tous les éléments de rattachement concordent pour désigner une autre loi. Sinon, il faut revenir à la *lex loci*.

Quant aux arguments avancés par M. Rognlien en faveur de la pluralité, M. Museux pense qu'il n'y a pas de choix véritable offert à la victime. Si elle n'assigne que certains auteurs de l'accident, ceux-ci pourront toujours mettre en cause les autres coauteurs. Au moins dans la procédure française, le problème ne se pose pas.

Mr Matić (Yugoslavia) supported the principle of unity. The only difference in the case under discussion was that it took into account not the vehicle but a person. In this case the exception would go far beyond the scope of an exception within the framework of the Convention and amounted almost to an alternative basic principle. He felt strongly that one should revert to the *lex loci delicti*.

M. Schultz (Pays-Bas) souhaite qu'un malentendu soit dissipé. Que veut-on dire par unité de loi applicable lorsqu'il y a un tiers? Va-t-on retourner à la *lex loci* dans tous les cas, ou tiendra-t-on compte de la résidence habituelle du tiers?

Le Président répond que si la résidence habituelle du tiers coïncide avec le lieu d'immatriculation du véhicule, on appliquera la loi de ce pays. Sinon on appliquera la *lex loci* à tous les auteurs de l'accident y compris les conducteurs des véhicules.

Le Rapporteur demande si l'unité à tout prix n'est pas un peu factice. On suppose deux véhicules hollandais ayant une collision en Belgique et un piéton allemand impliqué comme coauteur de l'accident, ce sont les assureurs des automobilistes qui paieront. Il y a prééminence de la loi hollandaise, car l'essentiel des intérêts économiques est en Hollande. La présence du piéton ne devrait-elle pas être sans influence sur la responsabilité des automobilistes hollandais, alors que sa responsabilité n'est pas forcément engagée par la victime? Il ne faut pas obliger les assureurs à rechercher s'il y a eu un piéton impliqué dans l'accident, ni éventuellement à appliquer la loi locale, alors qu'en fait ce sont les assureurs hollandais qui paieront.

Le Président répond que les automobilistes vont probablement engager eux-mêmes la responsabilité du piéton pour s'exonérer de leur responsabilité. Il est alors très difficile de soumettre le fait du tiers à une loi différente de celle des véhicules. Comment faire le partage des responsabilités si l'on doit apprécier la responsabilité des véhicules selon une loi et la responsabilité du piéton selon une autre? C'est très difficile à concevoir.

Le Rapporteur objecte que le piéton n'est pas toujours assigné, même par l'assureur. Celui-ci invoquera parfois la faute du piéton ou l'appellera comme témoin sans l'assigner.

Le Président répond que l'on ne peut pas considérer le piéton comme coauteur s'il est un simple témoin, par exemple s'il s'agit d'un passant qui a assisté à la scène. Il ne sera considéré comme coauteur que si l'on veut établir sa responsabilité, soit pour le faire payer, soit pour atténuer la responsabilité de l'automobiliste.

Le Secrétaire général adjoint signale que le tiers coauteur peut être non seulement un piéton, mais aussi un cycliste. Or, la bicyclette est un véhicule non immatri-

culé. Il paraît étrange que ce véhicule non immatriculé soit soumis à la pluralité des lois applicables, alors que les véhicules immatriculés sont soumis à l'unité. Il faut tenir compte de tous les coauteurs et leur appliquer une seule et même loi pour apprécier leurs responsabilités respectives.

Mr Eltes (Israël) said that at one of the first meetings the view had been expressed that it was important that insurance companies should know which law applied and litigation would thus be avoided. The procedure adopted in drafting the Convention had been to take a series of examples and derive the law from conclusions drawn. In any example there would be many possibilities as to which law to apply, but when a judge stated the facts he was aware which facts he had to take into account and which he could discount. At the end of the proceedings, even where problems of contributory negligence arose, the judge would know which law to apply, and would not take into account irrelevant facts.

Le Président répond que si l'on veut la certitude totale il suffit d'une convention à article unique: «La loi applicable est celle du lieu de l'accident».

Mr Eltes (Israël) said this was not so as the judge could apply another law if unity pointed in the other direction. This occurred when all the persons who were involved possessed characteristics pointing to the application of another law.

M. Jenard (Belgique) estime que la responsabilité des tiers extérieurs au véhicule est l'une des questions les plus difficiles. A la différence des véhicules, le piéton n'est généralement pas assuré. Par exemple, une voiture néerlandaise écrase un piéton néerlandais en Belgique. Le piéton s'adresse à la compagnie néerlandaise d'assurances, mais il a intérêt à l'application de la loi belge; celle-ci est plus généreuse pour la victime. Il va donc essayer de prouver qu'il y a un tiers responsable de l'accident pour que la loi néerlandaise soit écartée. On peut au moins hésiter, car l'unité a ses avantages mais il y a aussi des risques d'abus.

Le Président répond que l'immatriculation est déjà une concession faite à l'assurance. On ne peut pas donner toujours à l'assureur l'application de sa propre loi. Il ne s'agit pas de faire une convention pour sauvegarder les intérêts des assureurs.

M. Beitzke (Allemagne) demande s'il est juste que l'assureur néerlandais, dans l'exemple de M. Jenard, soit tenu de suivre la loi belge du seul fait qu'il y a un tiers non néerlandais dont la responsabilité est alléguée par la victime. La responsabilité du piéton est moins importante que celle du véhicule, car en général le piéton n'est pas assuré. On conçoit donc que la loi néerlandaise soit maintenue quand même. On peut raisonner de même pour les véhicules non immatriculés tels que les bicyclettes, car, en général, ils ne sont pas assurés.

Le Président objecte que c'est un préjugé un peu trop systématique que de prendre pour principe que le piéton est toujours insolvable ou qu'il n'est pas assuré et l'on semble se soucier surtout de l'assurance. Or, la Commission ne fait pas une convention pour les assurances.

Mr Philip (Danemark) pointed out that the Commission was now discussing the interests of the insurance companies, and their interest would be the only reason for departing from the principle of unity. However the insurance companies had always paid according to the

lex loci delicti and would continue to do so with only slight exceptions. One should not change a great deal of the law of tort merely for the sole benefit of insurance companies. There was a system of 'green cards' in operation which worked extremely well.

M. Vischer (Suisse) souligne que, comme l'a dit M. Philip, les assureurs se contentent actuellement de suivre la *lex loci* et que cela ne les gêne guère. Le cas du piéton coauteur de l'accident doit être mis sur le même pied que celui du véhicule. L'unité du droit exige la *lex loci*.

M. Beitzke (Allemagne) se déclare aussi pour la *lex loci*.

Le Président répond à M. Beitzke que sa suggestion antérieure semblait tendre au contraire à écarter la *lex loci*. Une discussion s'engage entre le Président et M. Beitzke d'où il résulte que la déclaration antérieure de M. Beitzke résultait d'un malentendu.

M. Museux (France) rappelle que l'on avait adopté le principe de l'unicité de loi applicable aux coauteurs. Les exemples cités actuellement sont des cas marginaux, comme si l'on craignait des abus de la part de la victime. Cependant, dans la majorité des cas, il sera facile de rejeter ces allégations mensongères, notamment si la victime invoque la présence d'un tiers fictif pour changer la loi applicable.

M. Huss (Luxembourg) estime que l'on exagère les difficultés de la question. Le partage des responsabilités intéresse le principe même de la responsabilité. Dans ce domaine, on applique plutôt les règles de la logique que les lois d'un Etat déterminé. Il serait donc possible d'appliquer de lois différentes aux diverses parties en cause pour apprécier leurs responsabilités respectives envers la victime.

Le Président déclare que la Commission votera demain sur cette question du piéton coauteur. Il propose d'aborder maintenant la question suivante: celle du passager coauteur.

Il donne comme exemple une collision de deux véhicules belges à l'étranger. L'un des véhicules transporte un passager résidant en Allemagne et ce passager est coauteur de l'accident. Doit-on alors tenir compte de la résidence de ce passager dans un autre pays et, faute de coïncidence entre la résidence habituelle du passager et l'immatriculation des véhicules, revenir à la *lex loci* à l'égard de tous les coauteurs? Ou bien le passager coauteur est-il absorbé par le véhicule, c'est-à-dire soumis à la loi du lieu de l'immatriculation? Ou bien, faut-il soumettre les relations entre le passager et la victime à une loi tierce, autre que celle qui est appliquée à l'action de la victime contre ceux qui sont responsables du fait des véhicules?

M. Vischer (Suisse) demande si l'on fait une différence entre le passager et le conducteur. Le conducteur fait en quelque sorte partie des passagers, puisqu'il est à bord du véhicule.

Le Président répond que le conducteur suit le sort du véhicule.

M. Vischer (Suisse) estime que, dans ce cas, le passager ne doit pas être rattaché à la loi du véhicule.

Mr Eltes (Israël) asked whether in the Chairman's example, the liability of the passenger was covered by insurance. If not, then he thought the case was not different from that of a person outside the car.

Le Président répond que parfois le passager sera couvert par l'assurance, parfois non.

Le Secrétaire général adjoint fait observer qu'il s'agit d'un problème très marginal, car la responsabilité du passager n'est engagée que très exceptionnellement.

Le Rapporteur pour répondre au Délégué israélien, déclare que dans la Convention européenne sur l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs, l'assurance du passager n'est pas prévue.

Le Président ajoute que les assurances couvrent en général les dommages au passager, non les dommages causés par le passager.

M. Edlbacher (Autriche) signale au contraire que dans la loi autrichienne sur l'assurance, le passager est assimilé au conducteur. Toutes les personnes à bord du véhicule forment une unité.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) ajoute que la loi espagnole rejoint celle de l'Autriche.

M. Jenard (Belgique) souhaite que le passager fautif soit assimilé au conducteur, car il s'est immiscé dans la conduite du véhicule. Cela assurerait l'unité de loi applicable au passager soit comme victime, soit comme coauteur.

Le Président objecte que cela anticipe la décision qui sera prise sur la loi applicable au passager comme victime.

M. Schultsz (Pays-Bas) signale que dans la Convention Bénélux sur l'assurance obligatoire des véhicules automoteurs, il est prévu que l'assurance doit s'étendre au passager.

Le Président souligne que la solution suggérée permettrait d'assurer l'unité au profit de la loi d'immatriculation.

M. de Nova (Italie) déclare ne voir aucune raison d'assimiler le passager au conducteur.

M. Crépeau (Canada) demande, au sujet du partage de responsabilité, s'il ne faut pas ici aussi une seule loi applicable à tous. Il existe au moins un intérêt d'assimiler le passager au conducteur, c'est d'assurer cette unité.

Le Président répond que l'unité pourrait être tout aussi bien réalisée non pas au profit de la loi d'immatriculation, mais au profit de la *lex loci delicti*.

Mr Philip (Denmark) referred to the alternative in Working Document No 17. This attempted to identify the passenger who was an author with someone outside the car who was also an author. He was no longer sure whether this was better than identifying him with the car. He remained open to persuasion and was prepared to withdraw the suggestion.

M. Vischer (Suisse) signale une raison qui justifierait une différence entre le passager et le piéton. Celui qui est dans la voiture accepte au moins tacitement d'être soumis à la loi d'immatriculation. En montant dans le véhicule, il a pu voir que c'était une voiture étrangère.

Le Président rappelle que selon certaines propositions, il faudrait même faire une distinction entre les passagers. Ne sera soumis à la loi du véhicule que le passager qui ne réside pas dans le pays où l'accident a eu lieu. Le Président souhaite que cette question soit abordée

et que l'on recherche si ce retour à la *lex loci* est compatible avec le principe selon lequel le passager est rattaché à la loi d'immatriculation du véhicule. Le Président signale également quelques difficultés pratiques qu'il pourrait y avoir à séparer le sort du passager de celui du piéton. Si, à la suite d'une dispute, le passager saute hors du véhicule, traverse la route et cause un accident, doit-il être considéré comme passager ou comme piéton pour l'application de la convention?

Mr Read (Canada) said that if a person entered a motor car, he could be said to have assumed a risk and therefore his rights and liabilities could justifiably be governed by the law of the registration.

Le Président propose à la Commission de laisser pour le moment cette question de côté. Elle décidera demain par un vote.

Mr Philip (Denmark) asked whether it was intended to discuss the question of the passenger as a victim only.

Le Président admet cette suggestion. Elle sera étudiée aussitôt après la suspension de séance.

La séance est suspendue de 16 h. 20 à 16 h. 40.

Le Président rouvre la discussion sur le passager victime. La Commission a voté en faveur de la pluralité de lois applicables aux piétons victimes. Si l'on suppose une voiture belge blessant en Hollande deux piétons dont l'un réside en Belgique et l'autre en Allemagne, la loi belge s'applique à la victime belge, la loi hollandaise à la victime allemande (*lex loci*). On pourrait soit transposer ces solutions au cas du passager, soit tout rattacher à la loi belge en considérant que le passager allemand est absorbé par la loi du véhicule. Mais ici, certains ont proposé une exception. La loi du véhicule ne s'applique pas au passager victime ayant sa résidence habituelle dans le pays du lieu de l'accident. Par exemple dans l'hypothèse envisagée, la loi belge ne s'appliquerait pas à une victime qui aurait sa résidence en Hollande.

Mr Philip (Denmark) wished to deal with the Chairman's second case where there was a passenger in a car who was the victim. The result of the decision to have a plurality of applicable laws was that one applied the law of the registration rather than that of the *lex loci*, and then made further exceptions to that. He thought the Convention should be made as simple as possible and exceptions to exceptions were best avoided. In the above case, for the rule to come into operation, there had to be two cars registered in the same country and colliding in another country. If the exception were only to the advantage of persons resident in the country of the accident it would be a very rare case indeed. A specific provision should not be made merely for that case, and the law of registration should be applied although the person injured resided in the country of the accident.

M. Jenard (Belgique) croit que la situation proposée par M. Philip a l'avantage de simplifier la situation du passager qui est à la fois victime et auteur. Si on tient compte de la résidence habituelle du passager dans le pays du lieu de l'accident, on détruit cet avantage. On complique également la convention.

On peut également raisonner par analogie. Si deux voitures belges ont un accident aux Pays-Bas, on a admis d'appliquer la loi belge même si le conducteur

d'un de ces véhicules réside en Hollande. Il n'y a pas de raison de décider autrement pour le passager. Au demeurant, ces hypothèses sont assez rares.

Le Président observe qu'on peut toutefois faire une réserve pour l'auto-stoppeur. Par exemple un auto-stoppeur français monte dans une voiture allemande en France. S'il y a une collision avec une autre voiture allemande, la loi allemande s'appliquera. Cela peut paraître discutable. Il est vrai que ce sera très rare surtout si l'on tient compte des piétons coauteurs pour déterminer la loi applicable. Il sera alors exceptionnel que le piéton soit également allemand. Le plus souvent la *lex loci* redeviendra applicable.

M. Jenard (Belgique) estime au contraire que l'auto-stoppeur en montant dans la voiture allemande a pris un risque. Il a accepté qu'une loi étrangère lui soit applicable.

Mr Reese (United States) thought that Mr Philip's suggestion went contrary to the prime justification for applying the *lex loci delicti*, i.e., a person should be permitted to be protected by the law of the State where he happened to be with very few exceptions. He thought that the 'assumption of risk' argument was not in fact realistic. Did a hitch-hiker really look at the licence plates, he asked.

M. de Nova (Italie) suggère une hypothèse où l'application de la loi des véhicules au passager est discutable. Deux Américains viennent, chacun dans sa voiture, voir un ami italien. Cet ami prend place dans une des voitures américaines, puis les deux voitures se heurtent. Pourquoi appliquer la loi américaine à cet Italien? Ici la *lex loci* devrait s'appliquer, car elle coïncide avec la résidence habituelle de la victime. Peu importe que cette victime soit un passager.

M. Huss (Luxembourg) abonde dans le même sens que MM. Reese et de Nova. Si la victime appartient au pays où l'accident a eu lieu, le sentiment populaire répugnerait à admettre l'application de la loi étrangère. Ce sera d'ailleurs un argument facile pour les contradicteurs de la convention que de dénoncer cette solution aberrante, contraire à la logique.

M. Museux (France) s'associe à ce qui a été dit par MM. Reese, de Nova et Huss.

Mr Quigley (Ireland) expressed support for Mr Reese's principle of simplicity, but thought one could go too far and that to apply foreign law in that instance would not be reasonable.

Le Président déclare que, compte tenu des opinions exprimées, il faudra demain procéder à deux votes successifs:

1 il faudra décider si le passager victime est soumis à la loi d'immatriculation du véhicule où il a pris place. Au cas où ce premier vote serait négatif, il ne serait pas nécessaire de procéder au second, sinon

2 il faudrait décider si l'on doit réserver le cas où le passager a sa résidence dans le pays du lieu de l'accident.

Le Président propose à la Commission de passer à l'étude de l'article 4 de l'avant-projet, relatif au transport bénévole.

Le Rapporteur expose le contenu de l'article 4. Ce

texte ne concerne que le transport bénévole. Pour les passagers ayant leur résidence habituelle dans le même pays que le conducteur ou le propriétaire, la loi de ce pays est applicable. Pour les autres passagers on appliquera soit la «proper law» (première variante) soit la loi du lieu d'immatriculation, sauf si le passager réside dans le pays où l'accident a eu lieu (deuxième variante).

Le Président souhaite que l'on rappelle à la Commission le contenu de la proposition conjointe des 5 délégations pour ce qui a trait au transport bénévole (Doc. trav. No 7). Selon cette proposition, on substituerait la *lex loci* à la «proper law» là où celle-ci était retenue par l'avant-projet, mais la loi du pays d'immatriculation s'appliquerait si le passager avait sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation du véhicule.

Le Président précise qu'il ne s'agit ici que de l'action du passager contre le conducteur du véhicule transporteur, pas contre le conducteur du véhicule tiers (cas de collision). Cette dernière action est prévue par l'article 3.

Par rapport à l'avant-projet, il y a une autre innovation importante dans la proposition des 5 délégations: le lieu d'immatriculation est substitué à la résidence habituelle du conducteur ou du propriétaire.

Mr Reese (United States) asked whether it was the intention to have a definition of 'transport bénévole'. The Rapporteur's Report had suggested to him that a joint venture might be considered to be 'transport onéreux' in some countries.

M. Jenard (Belgique) explique que dans le Doc. trav. No 7, les solutions retenues pour le transport bénévole sont alignées sur celles de la collision (article 3). Cette harmonisation a été voulue pour permettre une fusion éventuelle des deux textes et éviter les risques de conflit.

Mr Kopáč (Czechoslovakia) supported Mr Reese's comment. At the first meeting the exclusion of contractual damage had been discussed. It was important for the uniform interpretation of the Convention, as classification might be different in different countries. The definition of 'traffic accident' might include such things as the loss of baggage. He referred to paragraph 3, subparagraph 1, on page 8 of the Report (cf. *supra*, p. 68). The definition should be limited to where a passenger was injured, at least to the extent of the purposes of article 4. Exclusion could be effected by limiting the liability to damage caused directly by collision of the vehicles.

Le Président répond que s'il n'y a pas d'accident mais qu'au cours d'un transport les bagages du passager soient perdus, ce cas est hors du domaine de la convention. Il ne s'agit pas d'un accident de la circulation routière. Peut-être sera-t-il cependant utile que le Rapport le précise.

En revanche, s'il y a accident on ne voit pas pourquoi on se limiterait au dommage corporel pour exclure le dommage matériel.

Mr Kopáč (Czechoslovakia) said that this was so but it was difficult to define an accident. For example, a car would sometimes set something else in motion which directly caused the accident.

Le Président répond que c'est l'article premier qui définit l'accident mais qu'il a semblé préférable de commencer par l'étude de la loi applicable (article 2 et suivants), car c'est là que sont les difficultés principales. On reviendra ultérieurement sur la notion d'accident.

M. Vischer (Suisse) expose que l'avant-projet semble admettre que le transport bénévole est toujours un cas de responsabilité délictuelle, ce qui n'est pas évident. On peut y voir un cas de responsabilité contractuelle. Le droit suisse admet le cumul des responsabilités délictuelle et contractuelle, la victime pourra choisir la loi applicable; soit la loi du contrat si elle invoque la responsabilité contractuelle, soit la loi désignée par la convention si elle invoque la responsabilité délictuelle.

Le Président souscrit à cette interprétation. Il rappelle que la Commission est tenue par la mission qui lui a été confiée. Elle ne peut pas traiter de la responsabilité contractuelle.

Mr Reese (United States) found it a frightening suggestion that plaintiffs could choose a law by choosing a forum. One State might characterize the matter as contractual, in which case the Convention would not apply; another might characterize it as a tort in which case the Convention would apply. He was disturbed at the idea that the Convention might mean different things in different countries.

Le Président répond qu'on pourrait définir le transport bénévole, voire admettre que pour tous les Etats ratifiant la convention, le transport bénévole sera considéré comme un cas de responsabilité délictuelle pour l'application de la convention.

Mr Rognlien (Norway) felt that this limited discussion would be of no help, but just pointed out that if a defined distinction were made between 'transport bénévole' and 'transport onéreux', it would not be acceptable to Norway and maybe not to some other countries as well.

M. Schultsz (Pays-Bas) observe à propos de la remarque faite par M. Rognlien que la distinction entre le transport bénévole et le transport onéreux est générale et nécessaire. Or M. Rognlien semble admettre que si cette distinction était faite, son Pays ne ratifierait pas la convention. Pourtant, dans la plupart des pays, le transport bénévole relève de la responsabilité délictuelle. On pourrait d'ailleurs décider que dans les pays où la responsabilité est contractuelle, la convention s'applique quand même. Le transport bénévole serait considéré comme couvert par la convention grâce à une qualification autonome propre à la convention.

Mr Philip (Denmark) felt it correct that 'transport onéreux' should not be discussed at this stage. At the time that this had been decided two other things had also been said –

1 It should not be discussed whether 'transport bénévole' should be assimilated to delictual liability.

2 When 'transport bénévole' were discussed one should have both possibilities in mind, i.e. to assimilate article 4 with either article 3 or article 5.

He pointed out that Scandinavian countries did not distinguish between 'transport bénévole' and 'transport onéreux', nor did they have a clear distinction between contractual and tortious liability in cases like this. If this were to apply then

1 there must be no possibility of forum shopping;

2 the solution applied to article 4 should not differ greatly from the conclusions arrived at for articles 2 and 3 on one side, and article 5 on the other.

One should discuss 'transport bénévole' on its merits

and one must have a definition in order to regulate it. If 'transport onéreux' were dealt with, it had to be solved in a similar way to article 4 and in a similar way to a contractual solution. Even though it had been agreed not to deal with these matters, they should be kept in mind.

Le Secrétaire général adjoint rappelle que depuis le début des travaux de la Commission, on n'a pas réussi à préciser les notions de transport bénévole et onéreux. On a fait remarquer que la définition du transport bénévole n'était pas toujours très nette, par exemple lorsque le passager payait un repas au conducteur. Mais en pratique le transport bénévole est une chose très fréquente et assez facile à définir. En été, beaucoup d'auto-stoppeurs sont pris par les automobilistes. L'auto-stoppeur ne verse pas de rémunération pécuniaire. Si on inclut dans la convention le transport sans rémunération pécuniaire, on exclut évidemment le transport onéreux, par exemple en autocar, et on évite de recourir à la notion de transport bénévole qui est peut-être parfois difficile à préciser. Il serait intéressant de traiter ce cas dans la convention. Une fois ce problème réglé, on pourrait aborder le problème du transport rémunéré. Mais il faut laisser de côté la qualification contractuelle ou délictuelle. Chaque Etat pourra ensuite décider de la qualification.

Le Président donne un autre exemple de transport non rémunéré très fréquent en pratique, celui du transport d'un ami. Il ajoute que, dans certains cas, on peut hésiter pour savoir si le transport est onéreux ou bénévole, par exemple lorsque le passager paie l'essence. Mais on peut admettre en général qu'il y a transport bénévole chaque fois que le passager ne verse pas une rémunération au conducteur. Cette définition suffirait pour la convention.

Mr El-Diwanly (United Arab Republic) said, he thought much difficulty could be avoided by assimilating the problems of 'transport bénévole' and 'onéreux' into a general principle expressed in article 3.

Le Président répond que si l'article 4 est intégré dans l'article 3, il n'est même plus besoin de parler de transport bénévole. Mais il faut pour cela que les règles de l'article 3 soient jugées assez satisfaisantes pour être étendues au transport bénévole.

M. Vischer (Suisse) souhaite que le transport bénévole soit soumis à une même loi, que la qualification soit contractuelle ou délictuelle.

Le Président répond qu'il est difficile de disqualifier la responsabilité, alors que la Commission n'a le pouvoir de traiter que ce qui est délictuel. On peut tout au plus décider que la convention couvre le transport bénévole mais sans préciser sa qualification.

Mr Graveson (United Kingdom) said that the matter of contractual liability could only be dealt with by way of exclusion. One was faced with the difficulty of the provisions of articles 4 and 5. If one were to approach the Convention from the point of view of general civil liability, one could exclude those contractual matters that seemed necessary. It was for this reason that the United Kingdom had, on the suggestion of Mr Batiffol, made a proposal in Working Document No 14. The proposal would need amendment in the light of decisions taken at a later date, but at least it indicated the approach suggested and indicated a way of unifying articles 4 and 5.

Le Président remercie M. Graveson pour son intéres-

sante suggestion qui permettrait d'éviter une définition difficile.

M. de Nova (Italie) souligne que la variété des qualifications en matière de responsabilité délictuelle et contractuelle est telle que la Commission pourrait chercher à établir une certaine unité. On pourrait englober le transport bénévole et le transport onéreux dans la convention sans que la Commission dépasse ses pouvoirs, justement parce qu'il n'y a pas un accord universel sur la qualification contractuelle ou délictuelle en matière de transport.

Le Président répond que la suggestion du Délégué du Royaume-Uni permettrait de couvrir les transports bénévoles et onéreux sans faire expressément la distinction et en laissant de côté le problème de qualification. Quant à la suggestion de M. El-Diwany, il est peut-être difficile de ne pas préciser que la convention s'applique au transport. Sinon l'exception apportée à la *lex loci* sera minime. Si par exemple une voiture belge a un accident en France et que le passager soit blessé, la loi belge ne serait applicable que si le passager avait sa résidence en Belgique et s'il y avait collision avec un autre véhicule belge. Si au contraire, on fait un article spécial pour le transport, on peut donner à la loi d'immatriculation un domaine plus large: même sans collision avec un autre véhicule belge, ce qui est rarissime, le passager aura une action selon la loi belge contre le conducteur du véhicule où il est transporté.

La séance est levée à 18 h.

Documents de travail Nos 21 et 22

Distribués le 16 octobre 1968

No 21 – Proposal of the Danish and Norwegian delegations

Articles 4 and 5

In the case of damage to person or property carried with the vehicle, the law applicable to the liability arising from the transport, shall be the law indicated by such factors as the place of registration of the vehicle, the places of residence of the persons involved, the place of accident, the places of organization, departure and termination of the journey, or other relevant links between the parties. However, the law of the place of accident shall always be applicable in relation to a victim having, at the time of the accident, his habitual residence in that State.

N.B. The application of this provision is subject to any contractual relationship between the parties.

No 22 – Proposition de la délégation des Pays-Bas

Lire le numéro 6 de l'alinéa premier de l'article 6 de l'avant-projet comme suit:

Les prescriptions, y compris les causes de leur interruption et de leur suspension, ainsi que les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai;

Séance du mercredi 16 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président propose à la Commission de passer au vote sur les questions débattues hier.

La première question concerne le passager victime. Selon les décisions antérieures de la Commission, la loi du lieu de l'immatriculation ne s'applique en général que si la victime réside dans le pays où le véhicule est immatriculé. Il faut maintenant décider si cette règle s'applique également au passager victime ou si celui-ci sera toujours rattaché au pays d'immatriculation du véhicule, qu'il réside dans ce pays ou dans un Etat tiers.

A supposer que la Commission se prononce en faveur du rattachement du passager au pays du véhicule, il faudra ensuite décider si cette règle s'applique même au passager résidant dans le pays où l'accident a eu lieu.

De toute façon, il n'est question pour le moment que de l'action du passager contre le véhicule tiers, pas de l'action contre le transporteur (articles 4 et 5). Le premier vote doit donc porter sur le point suivant: le passager victime suit-il l'immatriculation du véhicule où il se trouve?

Mr Rognlien (Norway) asked for a clarification as to the meaning of the vote. He questioned whether one could reasonably take such a vote without first knowing what exception would be decided upon.

Le Président répond qu'il a clairement indiqué l'exception qu'on pouvait apporter. Elle concerne le cas du passager résidant dans le pays où l'accident a eu lieu. Elle fera l'objet d'un second vote.

M. Eijssen (Pays-Bas) ajoute que cette question est déjà clairement posée à la page 11 du Procès-verbal No 6 (cf. *supra*, p. 126).

Le Président fait voter sur la question suivante: le passager suit-il l'immatriculation du véhicule dans lequel il se trouve?

Vote

Par 14 voix (Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, France, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 1 (Italie) et 8 abstentions (Allemagne, Etats-Unis, Irlande, Israël, Norvège, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Yougoslavie), cet amendement est adopté.

Le Président met ensuite aux voix l'amendement suivant qui constitue une exception à la règle qui vient

d'être adoptée: faut-il, à l'égard du passager victime, écarter le critère de l'immatriculation, quand le passager réside dans le pays où l'accident a eu lieu?

Vote

Par 16 voix (Allemagne, Autriche, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Yougoslavie) contre 5 (Belgique, Canada, Danemark, Suisse, Tchécoslovaquie) et 2 abstentions (Norvège, République Arabe Unie), cet amendement est adopté.

Le Président demande ensuite à la Commission de voter sur le problème de l'unité ou de la pluralité de lois applicables aux coauteurs. Il y a quelques jours, la Commission a voté en faveur de l'unité en ce qui concerne les coauteurs mais ce vote ne tranchait que le cas où l'accident n'est dû qu'à des véhicules immatriculés. Il faut décider aujourd'hui si le principe d'unité s'étend également aux piétons et aux véhicules non immatriculés.

Si on exige l'unité de loi applicable, la loi d'immatriculation ne pourra jouer que si le piéton coauteur réside dans le pays d'immatriculation du véhicule ou le véhicule non immatriculé coauteur stationne habituellement dans ce même pays. Si on admet la pluralité, il faut distinguer: dans les rapports entre la victime et les responsables du fait des véhicules immatriculés, on tiendra compte du lieu d'immatriculation; dans les rapports de la victime avec les piétons coauteurs, on tiendra compte de la résidence habituelle du piéton.

M. Beitzke (Allemagne) demande si pour le cycliste, on tient compte de la résidence du cycliste.

Le Président répond que c'est le lieu du stationnement habituel de la bicyclette qui importe, non la résidence du cycliste.

Mr Rognlien (Norway) said that he had on previous occasions pointed out the difficulties which arise from enforcing a unity between the persons in a car and third parties outside it. Firstly, did it concern only third persons who were claimed to be liable, or third persons whenever they were involved in an accident? Secondly, what happened in connection with all third persons who were not included within the scope of the Convention such as persons responsible for the maintenance and security of the road, the garage responsible for repair and checking, persons vicariously liable, principals, parents who were liable for their children, or means of transport such as aircraft which were excluded? What happened if such persons were claimed to be liable in the same suit? The necessary conclusion in this case would be separation, otherwise he could see no point in defining the scope of the Convention. In practice, parties would sue anyone they could, and would not limit themselves to persons included within the Convention.

Le Président fait voter sur la question suivante: doit-il y avoir unité ou pluralité de lois applicables à tous les coauteurs extérieurs au véhicule, y compris les piétons et les véhicules non immatriculés?

Vote

Par 17 voix (Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, France, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suisse, Tchéco-

slovaquie, Yougoslavie) contre 3 (Norvège, République Arabe Unie, Suède) et 3 abstentions (Allemagne, Etats-Unis, Finlande), la Commission se prononce en faveur du principe de l'unité de loi applicable.

Le Président déclare qu'il reste un dernier problème à régler, problème en fait assez rare, celui du passager coauteur de l'accident.

Mr Philip (Denmark) said that he wished to be sure that in relation to the vote just taken, the connecting factor was certain. Where a co-author was included, his habitual residence would determine; if that were the same as the place of registration of the car, then that would apply. If it differed, then the *lex loci delicti* would apply.

Le Président souscrit à cette opinion.

Sur le cas du passager coauteur, le Président expose les trois possibilités à envisager:

1 soit décider que si le passager coauteur réside dans le pays d'immatriculation du véhicule, on applique cette loi; sinon on revient à la *lex loci* à l'égard de tous les coauteurs;

2 soit décider qu'une loi différente sera appliquée au passager coauteur, autre que la loi applicable aux tiers: on reviendrait à la pluralité des lois applicables aux coauteurs;

3 soit décider que le passager suit le sort du véhicule, sauf peut-être lorsqu'il habite dans le pays du lieu de l'accident: le passager coauteur serait assimilé au passager victime.

M. Jenard (Belgique) objecte qu'il y a une question préalable: le problème du passager coauteur est-il assez important pour qu'on le traite expressément dans la convention?

Il ajoute que le cas le plus délicat est celui du passager résidant dans le pays de l'accident. Il faudrait ici ne pas assimiler le passager coauteur au passager victime. On admet, en effet, qu'il ne soit pas tenu compte de la résidence habituelle du conducteur du véhicule, même si elle se trouve dans le pays où l'accident est survenu. Il faudrait en décider de même pour le passager sinon la solution serait tout à fait illogique lorsque tous deux auraient leur résidence habituelle sur le territoire de l'Etat où l'accident s'est produit. En conclusion, il propose d'assimiler le passager victime et coauteur au conducteur.

Le Président convient qu'il serait peut-être illogique de traiter le passager autrement que le conducteur. De toute façon, M. Jenard a eu raison de signaler qu'il y avait une question préalable. Celle-ci doit être soumise à un vote.

La première question mise au vote est celle-ci: faut-il régler expressément dans la convention le problème du passager coauteur en le soumettant à des dispositions particulières?

Vote

Par 8 voix (France, Irlande, Israël, Luxembourg, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse) contre 7 (Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, Italie, Pays-Bas) et 8 abstentions (Autriche, Danemark, Finlande, Japon, Norvège, République Arabe Unie, Tchécoslovaquie, Yougoslavie), il est décidé de ne pas traiter expressément le cas du passager coauteur.

Le Président rappelle que la délégation du Royaume-Uni avait fait une suggestion relative aux transports bénévoles et onéreux (Doc. trav. No 14): les délégations suédoise et norvégienne avaient fait une proposition analogue (Doc. trav. No 20) ainsi que les délégations danoise et norvégienne (Doc. trav. No 21).

Mr Newman (United Kingdom) wished merely to repeat the introduction to the proposal made by Mr Gravesson. The aim was to exclude clearly from the Convention any matter of transport subject to a contract.

Where there was an express or implied contract then the provisions of the Convention would not apply. It was more difficult in the case of an implied contract than an express one, because whether a contract was implied or not was determined by the law governing the carriage. He suggested that this should be left to the normal private international law rules of the country of the forum.

The problem of cases where, as in English law, the existence of a contract did not exclude tortious liability, would have to be discussed afterwards.

Mr Newman pointed out that the Working Document had been submitted before certain decisions had been taken as to articles 3 and 4, and the text had to be read in the light of those later decisions.

Le Président répond que la proposition de la délégation du Royaume-Uni lui semble permettre d'exclure de la convention toute responsabilité contractuelle, y compris celle qui est fondée sur une clause tacite. Cela permettrait, par exemple, au juge français d'appliquer la convention sans difficulté. La responsabilité du transporteur onéreux étant contractuelle même sans clause expresse, le juge français aurait écarté sur ce point l'application de la convention.

Mr Reese (United States) agreed with the Chairman, and wondered whether the United Kingdom proposal really met the problem. He would not like the Convention to have a different application in different countries.

Le Président répond que le mieux est parfois l'ennemi du bien. On ne peut pas imposer des qualifications aux Etats.

Mr Reese (United States) agreed. The practical solution might be to omit 'transport onéreux' and possibly to include a definition of 'transport bénévole' that would satisfy most people.

Mr Philip (Denmark) drew attention to the footnote appended to Working Document No 21 which was intended to express agreement with the United Kingdom proposal. This took care of most problems concerning the distinction between contract and tort, but he was also aware of the problem raised by Mr Reese. This provided the justification for the proposal in Working Document No 21. With one exception, it proposed the application of the proper law of the tort. It was hoped that a judge would reach the same solution whether the liability were characterized as arising in contract or in tort. If there were a contract, express or implied, one would fall back on the choice of law in the contract. The difference between Working Document No 14 and Working Document No 21 was that in Working Document 14 the specific connecting factor was indicated. Where this did not operate one fell back to the *lex loci* principle. He preferred that this should not be so, as the connection with the *lex loci* was purely accidental. Where a car passed through several countries and contained persons of different countries an accident might take

place in one of their countries of residence, but might just as well take place in any foreign country. If a definite connecting factor were required then the registration of the car would be more logical. But he thought that this was too rigid a rule for this case, and so one fell back on the proper law of the tort. The only exception was where the victim had an habitual residence in the place of the accident. He would rather avoid this, but in the light of the votes already taken, he felt it was necessary.

Le Président expose que la proposition de la délégation du Royaume-Uni, si elle était retenue, devrait être modifiée pour s'adapter aux autres solutions déjà retenues. On devrait donc suivre la loi du lieu d'immatriculation du véhicule quand le passager résidait dans le même pays ou dans un pays tiers; en revanche on écarterait la loi du lieu d'immatriculation si le passager résidait dans le pays de l'accident.

Mr Nordenson (Sweden) said he was somewhat confused as to whether the United Kingdom had given an affirmative answer to the adoption of his proposal in connection with the assimilation of passengers to the registration of the car. If the answer were affirmative, then one could end up with the Swedish and Norwegian proposal and Danish and Norwegian proposal. Working Document No 20 envisaged that the law of the registration could cover all damage to passengers and property with one exception. It differed from the United Kingdom proposal in that it did not take into account the habitual residence except for the exception, where the victim was habitually resident in the place of the accident. He thought that the United Kingdom proposal would lead to a confusion of different results in complex situations, and that this confusion could be avoided if all the passengers were assimilated to the registration of the car with the one above exception.

Mr Newman (United Kingdom) explained that he had already pointed out that the text of Working Document No 14 had been adjusted to meet later decisions.

Le Président constate qu'il n'y a donc plus de divergences entre les propositions des délégations du Royaume-Uni et de la Suède.

M. Eijssen (Pays-Bas) rappelle qu'au début des travaux de la Commission, il avait proposé la suppression pure et simple de l'article 5 et invoqué plusieurs arguments en ce sens. Entre autres, l'article 5 ne met pas tous les pays sur le même pied, comme l'a montré à nouveau le Délégué des Etats-Unis. La Commission a du reste voté de reporter à la fin de ses travaux l'étude de cette question. De toute façon, il ne s'oppose pas à ce qu'on l'étudie maintenant.

A l'égard des propositions contenues dans les Doc. trav. 14, 20 et 21, il constate que la délégation norvégienne soutient deux propositions différentes. De plus, les Doc. trav. Nos 14 et 20 ne traitent pas les mêmes textes: l'article 14 concerne les articles 4 et 5, le Doc. trav No 20 l'article 4 seulement.

Le Président répond que la Commission a voté contre l'exclusion définitive du transport onéreux, mais pour le renvoi de cette question à la fin de ses travaux. S'il a demandé à la Commission d'aborder maintenant cette question, c'est parce que la proposition du Royaume-Uni fait naître l'espoir qu'on puisse éviter le problème du transport onéreux. Cela couperait court à toute difficulté. Quant aux deux propositions norvégiennes incompatibles, il souhaite que M. Rognlien indique celle qu'il préfère.

Mr Rognlien (Norway) thought that it was essential that all relations between people inside a car should be governed by the same law, with the single exception of a victim habitually resident in the place of the accident. In all other respects there should be unity within the car. It was also important that the passengers, the persons liable and the insurance company should know what law was applicable once the journey had started, and that a claim that a pedestrian outside the car was also liable should not affect the applicable laws. He hoped that not too great a distinction would be drawn between 'transport bénévole' and 'transport onéreux'. This was one of the merits of the Danish and Norwegian proposal. The proper law of the tort would in most cases coincide with that governing any contractual relationship.

As regards Working Document No 20, he felt that this would not work in the way he wanted it to, after the result of the vote taken earlier. He would have liked article 4 to be independent of all other articles. In particular, an outside pedestrian claimed to be liable would not affect the internal law applicable between the parties or their insurance companies. In the circumstances he preferred to concentrate on Working Document No 21.

Mr Yadin (Israel) pointed out that except for Working Document No 21 there was unanimity of opinion that the proposal in Working Document No 20 should be adopted. Insofar as Working Document No 21 proposed a different solution, he was against it. He thought there was a material difference between Mr Newman's explanation of Working Document No 14 and the way in which it was worded. The words 'subject to the provisions of any contract' could only mean that a contract between the parties should have precedence. But Mr Newman had explained that whenever there was a contract, express or implied, the Convention in its entirety would not apply. It was thus that 'transport bénévole' and 'transport onéreux' were put together. This was really a question of the sphere of application of the Convention.

He preferred Mr Newman's explanation to his formulation of the proposal. He would rather insert the rule in the beginning of the Convention as part of the definition of the sphere of application. This would also answer Mr Reese's problem. A court might conclude that either contract or tort or both would govern the situation, but if tort were applied it would do so not under the Convention but under the normal rules.

This had the effect of reducing the sphere of application of the Convention, which might be regrettable but was to be encouraged if it gave a better chance of the Convention being agreed upon and ratified.

La séance est suspendue de 11 h. 30 à 11 h. 50.

M. Jenard (Belgique) juge préférable de régler en même temps le transport bénévole et le transport onéreux, en évitant la distinction, car il y a des transports intermédiaires, par exemple les transports intéressés.

Il se déclare hostile au Doc. trav. No 21 qui peut créer des procès en raison de l'imprécision du critère retenu «proper law». Le Doc. trav. No 14 est meilleur, mais il serait excessif de dire que la convention ne s'applique pas dès qu'il y a contrat. En effet, selon plusieurs droits, la victime peut opter soit pour la responsabilité contractuelle soit pour la responsabilité délictuelle, l'existence d'un contrat n'interdisant pas d'invoquer la responsabilité délictuelle. Il appartient non pas à la convention mais au droit interne de chacun des pays intéressés de supprimer éventuellement cette option.

Il faudrait dire aussi dans la convention que celle-ci

réserve les conventions antérieures ou futures en matière de transport.

Mr Reese (United States) thought it would be wrong to sweep the problem of the division of contract and tort under the rug. It was an alternative possibility to limit the Convention to clearly tortious matters. Articles 2 and 3 were clearly of this nature, but matters arising from a relationship between passengers were not so. It would be difficult to define 'transport bénévole', without raising the problem of the distinction. It would be possible to limit the Convention in articles 3 or 4, either with a definition of 'transport bénévole', in which case the matter was clear, or without such a definition, in which case there would be some area of doubt. He approved of the solution in Working Document No 21 which would ensure that the same result would apply in contract and in tort, and would avoid the question of characterization. Apart from that particular merit, the proposal in Working Document No 21 handled the problem of a passenger in a car or bus in the right manner, even if one thought of it purely in terms of tort relationship. After all, when a person entered a bus or a car even if the relationship did not come within the scope of a contract it certainly approached it.

M. Panchaud (Suisse) se déclare en faveur de l'abandon des articles 4 et 5 de l'avant-projet. Le cas du passager a été réglé en ce qui concerne l'action contre le ou les auteurs de l'accident autres que son propre conducteur. Un règlement semblable, étendu au conducteur du passager pourrait suffire en matière de transport bénévole ou onéreux. Tout d'abord, en ce qui concerne les transports onéreux, il y aurait peu d'intérêt pratique à les inclure dans la convention; les accidents d'autocars sont assez rares, généralement liquidés sur la base contractuelle. Ce sont plutôt des problèmes d'indemnité que la loi applicable. Quant aux transports bénévoles, ils se présentent sous deux aspects; l'un est contractuel, l'autre délictuel ou quasi-délictuel. Si, comme il est à prévoir, les rapports contractuels doivent échapper à la convention, selon l'article premier de l'avant-projet, la situation du passager, à l'égard de son conducteur, est exactement la même qu'à l'égard des coauteurs, automobilistes ou non automobilistes; cela du moins dans les législations qui admettent la possibilité d'une action extra-contractuelle.

Or, ici apparaît l'importance du principe d'unité de loi applicable à la responsabilité extra-contractuelle du côté des auteurs. La discussion des responsabilités respectives des différents auteurs, y compris le transporteur, et la discussion du montant du dommage subi par le passager ne sauraient, pratiquement au moins, dépendre de plusieurs lois différentes.

Certes, la suppression des articles 4 et 5 aboutirait à rendre plus fréquente l'application de la *lex loci*, ce qui est très acceptable; et cela même pour le passager bénévole ou onéreux, dès le moment où l'on est en dehors de la liquidation des prétentions nées du contrat.

Le Rapporteur signale que le Doc. trav. No 20 est conforme à la solution adoptée ce matin pour les relations du passager avec le coauteur extérieur au véhicule. L'unité de la convention est donc sauvegardée.

M. Taborda Ferreira (Portugal) souhaite un éclaircissement de la part de la délégation suédoise. Le Doc. trav. No 20 se réfère à l'article 4, le Doc. trav. No 21 aux articles 4 et 5. Veut-on faire un amalgame des transports bénévoles et onéreux? M. Taborda le souhaite.

M. Nordenson (Suède) répond que le Doc. trav. No 20

doit remplacer les articles 4 et 5 de l'avant-projet. C'est par une simple erreur matérielle que l'article 5 n'a pas été mentionné à côté de l'article 4 dans le Doc. trav. No 20.

M. Taborda Ferreira (Portugal) ajoute ne pas pouvoir se rallier à la proposition de M. Reese. La «proper law» retenue comme critère par le Doc. trav. No 21 est d'une telle difficulté pratique qu'on aurait chaque fois besoin d'un recours aux tribunaux pour déterminer la loi compétente. Il se rallie à la solution des Doc. trav. Nos 14 et 20.

Il souhaite que soit précisée la portée exacte de la proposition britannique. On peut l'interpréter comme signifiant que la loi du contrat doit se substituer à la loi désignée par la convention chaque fois qu'il y a contrat exprès ou tacite. Ou bien on peut l'interpréter comme signifiant que la loi désignée par la convention doit toujours s'appliquer, sous réserve des dispositions du contrat qui dérogeraient à cette loi. C'est un problème important à éclaircir. Selon M. Taborda Ferreira, les Doc. trav. Nos 14 et 20 paraissent impliquer que la loi serait déterminée par la convention puis, selon cette loi, on rechercherait la portée du contrat, par exemple pour limiter la responsabilité ou exclure le cumul des responsabilités délictuelle et contractuelle.

Mr Newman (United Kingdom) said that the intention was that the existence of a contract should not remove the relationship of carrier and passenger from the Convention, but should govern anything in that relationship. If there was any liability not governed by the contract, or if the contract did not exclude liability in tort, then the Convention would to that extent apply.

M. Beitzke (Allemagne) estime que même après les éclaircissements donnés, il reste un problème de qualification. La convention ne s'appliquant que si la qualification délictuelle est retenue, il faut savoir comment la qualification sera faite.

Le Président répond qu'il y a une note dans la proposition suédoise (Doc. trav. No 20) suggérant de se référer à la loi du for pour résoudre la difficulté. La qualification se fera *lege fori*.

Mr Quigley (Ireland) said there were two matters of difference between the United Kingdom and the Swedish proposals. The first had been dealt with by Mr Taborda Ferreira. He wished to turn to the second. The United Kingdom text said 'subject to the provisions of any contract express or implied'. This excluded the contract. The Swedish proposal made no reference to a contract at all. He appreciated that the footnote, by implication, brought in the distinction. Both of them proposed a single article for articles 4 or 5. The Swedish proposal dealt with persons or property, and as far as persons were concerned he thought a person carried was not different from a passenger in article 3. This was of no real significance if the same solution were applied to a passenger and a person carried. He was, however, prepared to accept the deletion of articles 4 and 5, as this might be the simplest solution of all. Finally, he wished to express his gratitude to the Chairman for his most useful and clear explanations, which he found of great help in understanding confused situations.

M. de Nova (Italie) trouve bonne la solution proposée par le Doc. trav. No 20. Il faut considérer en soi le transport de personnes et de marchandises. Dans ce cas, on pourrait appliquer la loi d'immatriculation à toutes les victimes engagées dans le transport et qui ne sont

pas rattachées au lieu de l'accident. Si, d'autre part, dès qu'il y a un contrat même tacite, on écartait la convention, on laisserait hors de celle-ci des cas très importants en pratique. Evidemment le problème de qualification soulevé par M. Beitzke est difficile. Mais le recours à la *lex fori* pour le résoudre est acceptable. Le recours à la « proper law » (Doc. trav. No 21), n'est pas un critère très pratique pour une convention, même si l'on cherche à la préciser en fixant les rattachements « importants ». Il vaudrait mieux établir une règle, qu'elle soit simple ou complexe.

M. Beitzke (Allemagne) signale que si l'on veut accepter la solution suédoise, il faut transformer la note en une vraie proposition. De toute façon, il y a un risque de *forum shopping*.

M. Museux (France) se rallie à la proposition de M. Jenard. La fusion des articles 4 et 5 suggérée par plusieurs délégations est souhaitable. Elle éviterait les difficultés, notamment en matière de qualification. Il serait difficile d'imposer des qualifications aux juges nationaux. Il constate que la proposition de la délégation du Royaume-Uni tend à laisser hors de la convention tout ce qui repose sur un contrat. Mais on peut se demander si c'est seulement quand le contrat couvre la responsabilité que la convention est écartée. Il vaut mieux admettre que tout ce qui dans la responsabilité n'est pas couvert par la loi du contrat tombe sous l'empire de la convention. C'est la loi du contrat qui définit son propre domaine. De toute façon, la qualification délicate ou contractuelle de la responsabilité doit être faite *lege fori*.

Quant au Doc. trav. No 21, la solution qu'il propose est inacceptable, car elle reprend la « proper law », laquelle est très difficile à définir. Elle ne résoud rien. M. Museux se prononce en faveur des propositions contenues dans les Doc. trav. Nos 14 et 20.

Mr Philip (Denmark) said that he understood that the remaining conflict was between the United Kingdom and Swedish proposal on the one hand and the Danish and Norwegian proposal on the other. This latter would have to be formulated to make the rule subject to any contractual relationship. He hoped that after a vote had been taken he could have the help of the United Kingdom delegation in this reformulation.

Mr Panchaud had said that one should try to arrive at a solution of unity. He agreed with this. Mr Panchaud had also said that the Swedish and United Kingdom proposals amounted to an acceptance of unity. This was true in those cases where a vehicle was registered in the same country, but that was an exceptional case. The basic principle was the *lex loci*; where that applied there was no unity. On the other hand the application of unity here would make for disparity in relations inside the car. The United Kingdom proposal did not mean the abolition of the distinction between contract and tort. Different laws applied to the different relationships between the parties. The applicable law would not normally be that of the place of the registration. This was avoided by applying the proper law of the tort, which in most cases would be the same as the law applicable to a contract. This had the advantage that it avoided *forum shopping*.

The connecting factor in the Swedish proposal was the principle of registration. This could give rise to unreasonable results in article 4 and even more so in article 5. He referred to the example quoted by the Swedish Delegation and postulated further that a party of Scandinavians hired a car in Holland and drove to Paris. Would it be reasonable, he asked, to apply Dutch law to an

action brought in Scandinavia? It applied even more so to an article 5 situation.

He recommended that the Convention should not provide a rigid solution but should give judges the opportunity to make reasonable decisions on the facts.

Le Président souhaite que la Commission se prononce par un vote. Toutefois, certains Délégués comme celui de la Suisse, paraissant souhaiter que tout soit réglé par les articles 2 et 3 et que l'on renonce purement et simplement aux articles 4 et 5, cette question préliminaire doit être tranchée en premier.

Si on maintient les articles 4 et 5 dans la convention, on peut, soit adopter la « proper law » comme y invite la proposition danoise, soit aligner les solutions sur celles qui ont été retenues pour l'article 3, comme y invitent la proposition suédoise et celle du Royaume-Uni. Toutefois, dans cette seconde proposition, l'assimilation à l'article 3 ne serait pas totale. L'article 4 garderait un intérêt. Si, en effet, il n'y avait pas d'article 4, la loi de l'immatriculation ne jouerait à l'égard du passager que si la voiture tierce coauteur de l'accident était immatriculée dans le même pays que celle où le passager est transporté; à défaut de communauté d'immatriculation on reviendrait à la *lex loci*. Si, au contraire, on insère dans la convention un article 4 déterminant une loi applicable au transporté bénévole seulement dans ses relations avec le conducteur du véhicule transporteur, loi autre que celle qui serait applicable dans ses relations avec le conducteur du véhicule tiers, la loi de l'immatriculation du véhicule transporteur s'appliquerait même au cas de collision de véhicule tiers, la loi de l'immatriculation du véhicule avec un véhicule immatriculé dans un autre Etat. La conséquence pratique serait la suivante: la proposition commune de la délégation suédoise et de la délégation du Royaume-Uni accroîtrait considérablement le domaine de la loi d'immatriculation au détriment de la *lex loci*. Il ne faut cependant pas oublier un point important. Très souvent il y a aura partage de responsabilités entre le conducteur du véhicule tiers et le conducteur du véhicule transporteur. Si l'on adopte la suggestion de M. Panchaud tendant à appliquer les mêmes règles au véhicule tiers et au véhicule transporteur, on aboutira à l'unité de loi applicable. Si, au contraire, on adopte l'autre suggestion, on aboutira éventuellement à l'application d'une pluralité de lois aux différents coauteurs de l'accident; une certaine loi sera appliquée au conducteur du véhicule transporteur, une autre loi au conducteur du véhicule tiers.

Le Président met au vote la proposition de M. Panchaud de supprimer les articles 4 et 5 et de tout ramener à l'article 3.

Vote

L'amendement obtient 8 voix (Allemagne, Autriche, Espagne, Irlande, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 8 (Belgique, Danemark, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède, Yougoslavie) et 6 abstentions (Canada, Etats-Unis, Finlande, France, Luxembourg, Portugal).

En raison de l'article 18 du règlement intérieur des sessions plénières, disposant qu'en cas de partage égal des voix, l'amendement est mis une seconde fois aux voix, il est procédé à un second vote sur le même amendement.

Vote

Par 11 voix (Allemagne, Autriche, Espagne, Etats-Unis,

Finlande, Irlande, Portugal, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 9 (Belgique, Danemark, France, Italie, Japon, Norvège, Pays-Bas, Suède, Yougoslavie) et 2 abstentions (Canada, Luxembourg), l'amendement est adopté.

La séance est levée à 12 h. 50.

Procès-verbal No 8

Séance du vendredi 18 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président déclare avoir reçu depuis la dernière séance une proposition de la délégation danoise demandant que soit exclu du champ de la convention tout ce qui concerne les rapports entre le transporté et le conducteur ou le propriétaire du véhicule transporteur. La question ayant été tranchée en sens contraire par le vote sur l'amendement de M. Panchaud, il faut, pour ouvrir le débat sur l'inclusion du transport dans l'article 3, que les conditions prévues par le règlement intérieur soient remplies.

Mr Philip (Denmark) said that he was also prepared to defend his position from the procedural view, but thought it might be better to wait until a new draft of articles 2 and 3 had been submitted by the drafting Committee.

Le Président répond que le Comité de rédaction sera très mal à l'aise pour rédiger l'article 3, tant qu'il n'aura pas été clairement décidé si le transport y est inclus ou non.

Le Secrétaire général adjoint donne lecture de l'article 16 du règlement intérieur: «Lorsqu'une proposition est adoptée ou rejetée, elle ne peut être réexaminée que sur décision prise à la majorité absolue des délégations présentes lors du vote. L'autorisation de prendre la parole à l'occasion d'une motion tendant à un nouvel examen n'est accordée qu'à deux orateurs appuyant la motion et à deux orateurs opposés à celle-ci, après quoi elle est immédiatement mise aux voix».

Le Président souligne que les oui doivent réunir la majorité absolue des présents. Les abstentions sont comptées comme des non. C'est ce qui fait la différence avec la majorité relative. Le Président demande qui veut prendre la parole pour défendre la proposition.

Mr Philip (Denmark) expressed regret that he felt it necessary to put in an amendment. He felt that, in spite of the extremely clear exposition provided by the Chairman prior to the preceding vote, not all the Delegates had been absolutely certain as to its implications. This decision went to the root of the whole Convention. The Commission had, during the previous days, attempted to formulate articles 2 and 3 on the assumption that the only relations being regulated were those between a car and another car or between a car and persons outside the car.

Internal relations inside the car had not been consider-

Document de travail No 23

Distribué le 18 octobre 1968

No 23 – Proposal of the Danish delegation

Exclude the internal relationship between passengers, driver, owner etc. from the field of application of the Convention.

ed by the Delegates. The result of the exclusion of articles 4 and 5 was that earlier decisions also came into play in the realm of the internal relations. The strange result was that internal relations within a car were not of a permanent nature, but came under the influence of facts present at any particular moment. In the case of a car travelling in a foreign country and having an accident, the law of the place of registration would apply unless there were an outside factor such as a pedestrian, in which case the *lex loci delicti* would apply, both for external and internal relations. Only in the isolated case of the outside factor being connected with the place of registration would the law of the place of registration apply. This was a purely fortuitous result. Secondly, he thought, the problem of characterization had reappeared. It was up to the judge to decide whether he was dealing with a contract or a tort situation. This reintroduced the problem of forum-shopping and of the non-uniform application of the Convention. Thirdly, he agreed that the registration was the most practical connecting factor in relations intended to be governed by articles 2 and 3, but it was perhaps not the most fortunate when dealing with internal relations. He had explained previously how an unreasonable result could arise.

He thus felt it necessary to ask the Chairman to take up the matter again. He felt that a vote had been taken without a full realization of the resultant effects. His own interpretation of the decisions taken was that internal relations were not covered. If it were felt that this was not the correct interpretation, then he asked for the matter to be reopened.

Le Président répond qu'on peut alors appliquer l'article 10 du règlement:

«Au cours de la discussion d'une question quelconque un représentant peut présenter une motion d'ordre et le Président statue immédiatement sur cette motion conformément au règlement.

Tout représentant peut en appeler à une décision du Président. L'appel est immédiatement mis aux voix; la décision du Président est maintenue, à moins qu'elle ne soit annulée par la majorité des délégations présentes lors du vote. Un représentant qui présente une motion d'ordre ne peut, dans son intervention, traiter du fond de la question en discussion».

Le Président ajoute que M. Philip paraît croire que la question n'a pas été tranchée lors du vote sur l'amendement de M. Panchaud. Or, le Président estime que la Commission a voté de rattacher le transport à l'article 3. Donc, elle a résolu la question en décidant que le transport était inclus dans la convention. Il ne s'agit pas d'une question laissée de côté, mais d'une question tranchée. Telle est l'interprétation que donne le Président du vote émis la veille. Si cette décision était infirmée par le vote de la Commission, toute la discussion serait rouverte y compris les débats sur la proposition suédoise, celle de M. Panchaud, etc.

M. Philip veut-il faire appel de la décision du Président à la Commission?

Mr Philip (Denmark) replied in the affirmative.

Le Président constate que, dans ces conditions, il faut voter pour savoir si la Commission veut infirmer sa décision.

M. Beitzke (Allemagne) signale que le procès-verbal de la séance précédente (P. -v. No 7) montre qu'il a été décidé de «tout ramener à l'article 3». Donc, le transport est dans la convention. La Commission a bien voté en ce sens.

Le Président répond qu'il est du droit de M. Philip de faire appel de sa décision. L'appel de M. Philip est mis aux voix:

Vote

Par 15 voix (Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Suisse, Tchécoslovaquie), contre 5 (Danemark, Etats-Unis, Finlande, Luxembourg, Suède) et 3 abstentions (Norvège, Royaume-Uni, Yougoslavie), l'appel de M. Philip est rejeté.

Le Président déclare que l'appel étant rejeté, on en revient à la procédure normale, c'est-à-dire que l'amendement de M. Philip ne peut être discuté sans qu'un vote de la majorité absolue ait demandé la réouverture de la discussion de l'article 3. Le Président demande qui veut parler en faveur de la réouverture des débats.

Mr Yadin (Israel) said that as regards procedure he agreed with the Chairman. As regards substance, he thought that the whole problem did not need to be dealt with right from the beginning. If the matter were reopened, then what had to be discussed was Working Document No 23. He did not think that it was a suitable solution to have articles 2 and 3 govern the internal relations. These articles had been drafted with regard to purely delictual claims and were only suitable for relations outside any contractual situation. Even where the action was in delict but touched upon a contractual situation, it was still unsuitable.

He was aware that the Convention only applied to non-contractual matters, but as regards the parties in a car the contractual relationship was normally overwhelmingly important, and therefore it was better to maintain the deletion of articles 4 and 5, but not to consider that articles 2 and 3 would apply. The internal relation should be outside the Convention.

Le Président demande si deux Délégués veulent prendre la parole pour combattre la réouverture.

M. Eijssen (Pays-Bas) déclare que la question du transport a été bien examinée comme le montre le procès-verbal No 7. Le Délégué du Danemark avait déjà soutenu son point de vue (P.-v. No 7). Le Président avait clairement posé la question de savoir si les transports bénévoles et onéreux devaient être ramenés à l'article 3.

M. Panchaud (Suisse) souligne que la Commission s'était prononcée en connaissance de cause. Les articles 4 et 5 de l'avant-projet ont été retirés pour que le passager, à l'égard de son transporteur, soit soumis aux mêmes règles qu'à l'égard des tiers coauteurs. La conséquence est qu'on reviendra plus souvent à la *lex loci*, ce qui n'est pas un mal. M. Panchaud rappelle avoir déjà développé ces arguments dans la séance de la veille.

Il faut également voir que les rapports du passager avec son transporteur sont parfois seulement contractuels, parfois seulement délictuels, parfois délictuels et contractuels. Si l'on tire les conséquences de l'article premier, tout ce qui est contractuel est hors de la convention. Sinon, on se heurterait à des difficultés insolubles. L'unité de législation est importante. Si on se dégage des aspects contractuels, les relations entre le passager et le transporteur ne seront pas soumises à une autre loi que les relations du passager avec les tiers coauteurs. Sinon, comment estimer le dommage du transporté selon deux lois différentes? Comment examiner aussi les rap-

ports entre la responsabilité du transporteur et celle du tiers selon deux lois différentes?

De toute façon, la pluralité de lois n'avantage pas forcément la victime. On a tout à gagner à l'unité de loi applicable.

Le Président signale que si la discussion est rouverte, il ne sera pas possible de la rouvrir uniquement sur l'exclusion du transport, c'est-à-dire sur l'amendement de M. Philip. Il y a un lien nécessaire entre la proposition de M. Panchaud et celle de M. Philip.

La discussion devrait être rouverte pour le tout, car la proposition de M. Philip touche au fond. Si, par exemple, les relations internes entre le passager et le conducteur sont soumises à des règles spéciales, autres que les règles applicables aux relations du passager avec les tiers coauteurs, cela peut avoir des conséquences sur des règles admises antérieurement. De plus, en cas de vote favorable à la réouverture du débat, toutes les propositions antérieures pourraient être étudiées, notamment celles contenues dans les Doc. trav. Nos 14, 20 et 21 ainsi que l'amendement de M. Panchaud. Par réaction en chaîne, toute la discussion sera rouverte. Le Président ajoute que s'il a mis aux voix la veille la proposition de M. Panchaud, c'est parce que la Commission était déjà éclairée et pouvait voter en connaissance de cause. Le Délégué de la République Arabe Unie avait déjà opiné en ce sens auparavant. Lui-même avait développé les divers arguments qu'on pouvait invoquer dans un sens ou dans l'autre. Il ne pense pas que le vote ait été prématuré. Le Président fait voter pour savoir si la discussion sur l'article 3 doit être ouverte.

Vote

Par 14 voix (Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, France, Grèce, Irlande, Italie, Japon, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 6 (Danemark, Etats-Unis, Finlande, Israël, Luxembourg, Suède) et deux abstentions (Royaume-Uni, Yougoslavie), la Commission rejette la proposition tendant à la réouverture du débat.

Le Président propose ensuite à la Commission de passer à l'étude de l'article 6 de l'avant-projet, relatif au domaine de la loi applicable. Il prie le Rapporteur d'exposer l'économie de l'article 6.

Le Rapporteur déclare que la Commission spéciale a voulu donner à la loi applicable le domaine le plus large possible. L'avant-projet cite les points les plus importants, mais son énumération n'est pas limitative, comme le montre l'adverbe «notamment».

L'interprétation ne doit donc pas être restrictive.

L'article 6, alinéa 2, précise que, pour apprécier la responsabilité, il faut tenir compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu de l'accident.

Le Président souligne qu'en ce qui concerne l'article 6, deux propositions ont été déposées, l'une par la délégation allemande (Doc. trav. No 4), l'autre par la délégation des Pays-Bas (Doc. trav. No 22).

Mr Matić (Yougoslavie) drew the Delegates' attention to Working Document No 10 as article 2, paragraph 2, of that proposal was now relevant. This proposal was a modification of the final paragraph of article 6 of the Draft and he would like it to be considered at this stage, with any necessary drafting changes.

Le Président estime que chaque délégation pourra reprendre son amendement lors de la discussion de l'alinéa qu'elle tend à modifier. Il propose de suivre l'ordre des alinéas. Il met en discussion l'alinéa premier: «La loi déclarée applicable détermine notamment: 1. les conditions et l'étendue de la responsabilité».

Mr Graveson (United Kingdom) said he had one or two points to make on the article. He would make these item by item. Firstly he asked for clarification as to the meaning of 'grounds and extent'. He understood this to include limitations of the amount, remoteness, etc. but not of the measure of damages.

Le Président demande si, à supposer qu'une réserve soit faite à propos des dommages, il ne vaudrait pas mieux la faire à propos du 3 que du 1.

Mr Graveson (United Kingdom) agreed that it could come there.

M. Huss (Luxembourg) suggère que l'on pense aussi aux taux d'intérêt. Les intérêts compensatoires sont soumis à des règles différentes selon les pays. Parfois, ils courent tout de suite, dès l'accident; parfois leur point de départ est retardé. Il y a aussi des problèmes de combinaison des intérêts compensatoires avec les intérêts moratoires. Ce n'est pas une question de dommage, mais plutôt d'étendue de la responsabilité. Il faudrait donc les rattacher plutôt au 1 qu'au 3.

Le Président répond que l'énumération de l'article 6 n'est pas exhaustive, comme l'a signalé le Rapporteur. Il ne faut attirer l'attention par une disposition expresse que sur les choses les plus importantes. En ce qui concerne les intérêts compensatoires, il vaudrait mieux se contenter d'une mention au rapport pour ne pas alourdir le texte.

M. Huss (Luxembourg) acquiesce.

M. de Nova (Italie) souhaite une formule spécifique sur le montant et la forme du dédommagement, par exemple qu'un numéro 8 soit ajouté à l'article 6; telle disposition pourrait aussi considérer les points indiqués par M. Huss.

Le Président demande à MM. de Nova et Huss de présenter une proposition écrite.

Mr Klingsporn (Germany) said that the Commission was now discussing the question dealt with by the proposal in Working Document No 4. This proposed the insertion of an article 3a with the terms 'the kind and the extent of reparation'. He felt that this would meet the doubts and objections of Mr Graveson and Mr de Nova.

Le Président demande à M. de Nova s'il s'associe à la proposition allemande qui pourrait lui donner satisfaction.

M. de Nova (Italie) acquiesce à cette proposition.

Le Président constate l'accord de la Commission; le Comité de rédaction prendra donc en considération la proposition allemande.

M. Huss (Luxembourg) suggère, à la place du mot «conditions», le terme de «modalités».

Le Rapporteur signale que si l'étendue est mentionnée au 3 (rédaction de la proposition allemande, Doc. trav. No 4), il faut l'enlever du 1.

Le Président répond que le 1 vise l'étendue de la responsabilité, le 3 l'étendue de la réparation. Ce sont deux choses distinctes.

M. Panchaud (Suisse) ajoute que l'étendue de la responsabilité dans le 1 est envisagée entre autres du point de vue du partage de responsabilité entre les coauteurs.

Mr Graveson (United Kingdom) felt that the German proposal in fact changed the situation somewhat and altered the meaning of article 6, paragraph 1. He would be grateful for an explanation of this proposal by the German Delegate. He thought that article 6 paragraph 1, needed clarification but was in substance sound. He had thought that the grounds of liability meant liability based on fault, strict liability etc. He was not, however, suggesting that the German proposal should be excluded.

Mr Klingsporn (Germany) referred to the remarks on page 17 of the Report (*cf. supra*, p. 77). He wondered whether the doubts expressed by Mr Graveson would be removed by substituting the words 'the kinds and measures of reparation' for 'the kinds and extent of reparation' in the German proposal.

Mr Graveson (United Kingdom) considered that paragraph 1 could stand and he accepted the kind explanation of the German Delegate.

M. Eijssen (Pays-Bas) souhaite un éclaircissement. La proposition allemande est-elle ajoutée ou substituée au 3 de l'avant-projet?

Le Président répond qu'elle est ajoutée.

M. Klingsporn (Allemagne) acquiesce.

M. de Nova (Italie) estime aussi que la mesure des dommages doit être expressément incluse dans le domaine de la loi applicable, pour éviter des divergences d'interprétation.

Le Président déclare que le Comité de rédaction inclura le texte allemand.

Mme Krispi (Grèce) envisage le problème de la loi applicable quand la condition posée par la loi de la convention constitue une notion de droit et non une notion de fait. Il serait, à son avis, indiqué d'éclaircir du moins dans le Rapport que la loi applicable à cette notion de droit, n'est pas la loi de la convention mais la loi qui doit être appliquée d'après les principes qui prévalent au pays du *forum* en ce qui concerne les questions préables.

On pourrait, par exemple se demander dans le cas où la loi de la convention exige comme condition de la responsabilité la propriété d'un véhicule, quelle loi va décider qui est propriétaire?

Le Président répond que 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 du statut réel. Il en est de même pour l'incapacité; 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. Le Président fait passer à l'étude du No 2: «les causes d'exonération et de partage de la responsabilité».

M. Huss (Luxembourg) signale le problème de la sécurité sociale. Parmi les causes d'exonération, on pense généralement à la force majeure. Mais dans le droit de

la sécurité sociale, il y a aussi des règles d'exonération. La victime est souvent privée de son droit à indemnité, remplacé par une rente. Il doit être précisé que ceci est hors de la convention. On pourrait néanmoins revenir sur ce problème à propos du 4 de l'article premier, lors de la discussion de la proposition allemande.

Mr Yadin (Israel) said that the division of liability might mean division between co-authors or might be a reference to contributory negligence by the victim. He preferred a clarification to be inserted of the paragraph to the effect that both meanings were intended. A few extra words for the purpose of clarity would be useful.

Le Président estime que la formule couvre la faute de la victime. Par «cause d'exonération», en droit français, on entend la force majeure, le fait du tiers et la faute de la victime. Faute de la victime et fait du tiers, pour être des causes d'exonération, doivent être imprévisibles et irrésistibles. Sinon, ce sont de simples causes de partage de la responsabilité. Le Rapport pourrait préciser que la faute de la victime est incluse.

La séance est suspendue de 11 h. 30 à 11 h. 50.

Le Président signale à propos du No 2 qu'il est saisi d'une suggestion de M. Panchaud tendant à le rédiger ainsi: «les causes d'exonération ou d'atténuation de la responsabilité». Cela pourrait satisfaire M. Yadin, car la faute de la victime fait évidemment partie des causes d'atténuation de la responsabilité.

Mr Graveson (United Kingdom) pointed out that the Commission was now dealing with details and that the general principles had been accepted. He would like to see a clarification of article 2, paragraph 6, to the effect that it did not deal with the exclusion of liability by contracting out. This could be mentioned either in the drafting or in the Report.

Le Président propose la rédaction suivante: «les causes légales d'exonération», etc. Cela exclurait les causes contractuelles: On pourrait dire aussi: «les causes non contractuelles». Le Comité de rédaction cherchera une formule satisfaisante.

Mr Philip (Denmark) wished to make a general statement in the light of Mr Graveson's useful intervention. He wished to have it affirmed that in any case of transport, a contract could exclude the choice of law rule in this Convention, and where there was no such provision then the parties could decide to apply among themselves a law other than that provided by the Convention.

Le Président répond que la convention n'interdit pas les contrats sur la loi applicable.

M. Eijssen (Pays-Bas) estime que ce point n'étant pas réglé par la convention, il peut y avoir des divergences. Selon lui, c'est le juge du for qui décidera.

Le Président dit que c'est aussi son sentiment. Il propose de passer à l'étude du No 3: «l'existence et la nature du dommage susceptible de réparation». Il rappelle que la Commission a déjà décidé de tenir compte de la proposition allemande pour compléter ce texte.

Mr Philip (Denmark) said that article 6, paragraph 1, mentioned the extent of liability whilst article 6, paragraph 3, mentioned the measure of damages. Perhaps this was merely a question of drafting. In some areas of law, such as maritime law, there might be rules limiting

the grounds of liability to certain persons but most of those problems were concerned with the measure of damages. He thought maybe this should be included in both paragraphs 1 and 3.

Le Président répond qu'il y a en effet souvent un lien entre les deux choses.

Mr Graveson (United Kingdom) said that paragraph 3 had nothing to do with the proof of damage which was the concern of the *lex fori*.

Le Président répond que la preuve relève de la *lex fori*. La convention n'entend pas déroger à cette règle du droit commun.

M. Eijssen (Pays-Bas) signale que dans le premier questionnaire (question 19), le problème de la preuve était abordé.

M. de Nova (Italie) demande quelle loi serait applicable à l'*onus probandi*.

Le Président répond qu'il faut distinguer la preuve de la responsabilité et la preuve du dommage. La charge de prouver la responsabilité dépend évidemment de la loi du fond, c'est-à-dire de la loi applicable à la responsabilité. S'il y a présomption de responsabilité, comme en France, cela relève du No 1 de l'article 6, relatif aux conditions de la responsabilité. Au contraire la preuve du dommage est une question de fait. Il n'y a d'ailleurs jamais, semble-t-il, de présomption de dommage.

Mr Graveson (United Kingdom) pointed out that the question was not as simple as it might appear. To some extent a presumption of liability might sometimes be regarded as a matter of evidence or proof and therefore for the *lex fori*. He was confining his remarks to the particular clause in question. He pointed out that there were, incidentally, some ancient grounds of tortious liability without damage in the English Common Law.

Le Président demande s'il y a d'autres observations sur le No 3. Dans le silence de la Commission, il considère que ce texte est adopté sous réserve des modifications rédactionnelles.

Il propose de passer à l'étude du No 4: «les personnes ayant droit à la réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi».

Mr Klingsporn (Germany) said that he wished his suggestion to be considered as a question to other delegations in particular the French delegation, rather than a formal proposal. Paragraph 4 dealt with persons who had suffered and had a right to recover in their own right. This was clear in the English text but he was not quite sure whether the French text covered damage to property. He was prepared to withdraw the proposal if the French delegation gave him an assurance that this was in fact so.

M. Museux (France) estime que la formule de l'avant-projet couvre également les dommages matériels.

Le Président souscrit à cette interprétation. Tel qu'il est rédigé, le texte français couvre à la fois les dommages matériels et corporels.

M. Panchaud (Suisse) déclare préférer le texte allemand. Ce qui est personnel est le droit à réparation, non le dommage. Mais c'est une simple question de rédaction.

Le Président accepte cette suggestion. Elle sera transmise au Comité de rédaction.

M. Huss (Luxembourg) observe que le mot «personnellement» paraît introduire une distinction. Est-il nécessaire? Il suffirait de dire: les personnes qui ont droit à réparation.

Le Secrétaire général adjoint rappelle que le mot «personnellement» tendait à lever une équivoque. La loi applicable déterminera les personnes qui ont un droit personnel à réparation, droit qui ne doit pas être confondu avec celui qu'elles ont à titre d'ayants-cause de la victime. Par exemple, le dommage personnel subi par la fiancée, l'épouse, les enfants, ne se confond pas avec le droit des héritiers d'invoquer le préjudice subi par la victime.

Le Président donne l'exemple suivant. Une personne est tuée dans un accident. Certaines personnes auront droit à une indemnité au titre du dommage qu'elles ont subi personnellement, par exemple parce que la victime leur devait une pension alimentaire qu'elles ne pourront plus toucher. A ce dommage personnel s'ajoute celui que la victime a subi avant de mourir, notamment le *pretium doloris*. Les héritiers vont réclamer une indemnité pour ce dommage qu'avait subi la victime.

La convention ne tranche pas cette seconde question qui relève plutôt du droit successoral que de la responsabilité délictuelle. La question est analogue à celle de la qualité de propriétaire qui a été laissée hors de la convention. Si on retirait du texte le mot «personnellement», on risquerait des équivoques. On pourrait croire que la convention s'applique aussi à la transmission aux héritiers du droit de la victime à une indemnité.

M. Huss (Luxembourg) demande à quelle loi l'action *ex herede* est soumise. Est-ce à la loi successorale?

Le Président se déclare de cet avis.

M. Huss (Luxembourg) estime qu'il serait préférable de ne pas limiter ainsi le champ de la convention.

Mr Yadin (Israel) agreed with the Chairman that matters such as succession, marriage, etc. were not regulated by the Convention. As the exclusion of articles 4 and 5 had provided more space, he wondered whether the drafting Committee could not slightly extend these short paragraphs under discussion in order to make them clearer.

M. Beitzke (Allemagne) comprend les hésitations qu'on peut avoir à inclure dans la convention ces questions qui touchent au droit successoral. Mais puisque l'article 6 commence par «notamment», on ne saura jamais très bien ce qui est inclus ou non dans la convention. L'exclusion n'étant pas formelle, il y a au moins une obscurité.

Le Rapporteur propose une distinction. En ce qui concerne la qualité d'héritier, il s'agit certainement d'une question successorale hors du domaine de la convention. En revanche, s'agissant de la transmission de l'action, la Commission spéciale a hésité sur le problème de savoir si c'était une question de droit successoral ou une question du droit des obligations. On pourrait préférer cette seconde opinion, car il s'agit de la transmissibilité de l'obligation.

Le Président accepte la distinction. Il demande à la Commission si, à son avis, la transmissibilité relève plutôt de la responsabilité délictuelle ou du droit successoral.

M. de Nova (Italie) pense que la question de la transmissibilité touche surtout aux conséquences de l'accident. C'est une question de dédommagement.

M. Huss (Luxembourg) estime que la transmissibilité touche à la fois à la loi de l'accident et à la loi successorale. L'action *ex herede* est très fréquente lorsque la victime est décédée. On pourrait certes de *lege ferenda* interdire l'action. Mais en raison de son importance pratique et pour éviter toute hésitation, il vaut mieux l'inclure dans la convention.

Le **Président** estime qu'en tout cas la convention n'a pas à dire qui est héritier. Tout au plus faudrait-il ajouter dans le texte la transmissibilité de l'obligation.

Mr Philip (Danemark) said that he thought the Chairman's solution was good. It could be illustrated by cases in which a person might have a right to damages – 'dommage moral' – but could not transfer this right until it had been decided upon by a court.

M. Panchaud (Suisse) ajoute que la transmissibilité couvre aussi entre autres la cession d'une créance à la banque ou à la compagnie d'assurances de la victime. La transmissibilité peut également se limiter au tort matériel ou s'étendre au tort moral, par exemple au droit pour les héritiers d'invoquer le tort moral subi par le défunt. On pourrait n'inclure dans la convention que la transmissibilité légale du tort moral.

Le **Président** juge la distinction suggérée un peu difficile à admettre. De toute façon, la question est très délicate. C'est pourquoi la Commission spéciale avait préféré la laisser de côté. Il y a d'ailleurs une autre difficulté: certaines législations calculent le prix de la vie humaine à des taux différents suivant les individus.

Le **Président** demande à la commission de voter sur la proposition suivante: faut-il faire mention de la transmissibilité dans l'article 6, pour la soumettre expressément à la loi applicable à la responsabilité?

Vote

Par douze voix (Allemagne, Belgique, Canada, Grèce, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Portugal, République Arabe Unie, Suisse, Tchécoslovaquie) contre trois (Espagne, Irlande, Royaume-Uni) et huit abstentions (Danemark, Etats-Unis, Finlande, France, Norvège, Pays-Bas, Suède, Yougoslavie), la Commission se prononce en faveur de l'inclusion expresse de la transmissibilité dans le domaine de la loi applicable à la responsabilité.

Le **Président** précise que le Comité de rédaction cherchera une formule. De toute façon, seul le principe de la transmissibilité sera inclus. La détermination des ayants-cause est hors du champ de la convention.

Mr Philip (Danemark) assumed that employers' independent rights to damages due to the loss of work occasioned by a workman being injured, were covered by article 6, paragraph 4.

Le **Président** souscrit à cette opinion. Il propose à la Commission de passer à l'étude du No 5: «la responsabilité du commettant du fait de son préposé».

Le **Rapporteur** expose que l'article premier a exclu la responsabilité du fait d'autrui, sauf celle du propriétaire

et celle du commettant. Le No 5 de l'article 6 précise donc que la responsabilité du commettant du fait de son préposé est couverte par la loi applicable à la responsabilité. Le commettant n'a pas été défini, ce qui est peut-être un point faible de l'avant-projet, car il risque d'y avoir des interprétations différentes selon les pays.

Le **Président** rappelle que la Commission spéciale avait décidé de ne pas tenir compte de la résidence du commettant pour déterminer la loi applicable mais de soumettre le commettant à la loi applicable selon la convention.

Mr Yadin (Israël) felt that it was his duty, in view of his earlier statements, to point out that he was in agreement with the Draft both in substance and formulation.

M. Huss (Luxembourg) souhaite que l'on étende au-delà du commettant la responsabilité du fait d'autrui. Il cite l'énumération de l'article 1384 du Code civil français et il demande si en raison du «notamment» inséré au début de l'article 6, les autres cas de responsabilité du fait d'autrui ne seraient pas couverts par la loi applicable à la responsabilité, entre autres la responsabilité des parents du fait de leurs enfants.

Le **Président** répond que non, car l'article premier de l'avant-projet écarte expressément la responsabilité du fait d'autrui du domaine de la convention. La responsabilité du commettant est la seule dérogation à cette règle. Cette dérogation est limitative.

M. Huss (Luxembourg) estime que le mot anglais «principal» n'est pas clair et surtout qu'il ne correspond pas au mot français «commettant».

Le **Président** répond que la question sera soumise au Comité de rédaction.

Le **Président** propose à la Commission d'étudier le No 6: «les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai». Il signale qu'il a reçu une proposition de la délégation des Pays-Bas tendant à la modification de ce texte (Doc. trav. No 22).

M. Eijssen (Pays-Bas) expose la proposition néerlandaise. Elle tend à rédiger ainsi le début du texte: «les prescriptions, y compris les causes de leur interruption et de leur suspension», etc.

M. de Nova (Italie) suggère de dire: «y compris l'interruption et la suspension». Il ne faut pas se limiter aux causes.

M. Panchaud (Suisse) souhaite que le point de départ de la prescription soit également inclus expressément dans le No 6. Certaines législations font partir la prescription de l'accident, d'autres de la découverte ou de la consolidation du préjudice.

Mr Graveson (United Kingdom) stated that the United Kingdom view was that it would be better to omit this from the Convention. It was best left to the general rules of private international law of each country. Perhaps he could support the Netherlands proposal which went into even greater detail on this matter.

Le **Président** demande à M. Graveson si le projet, tel qu'il est, a son accord.

Mr Graveson (United Kingdom) said that although the United Kingdom had accepted the text in the Special Commission, doubts had later been raised. At this stage

the United Kingdom could not support the inclusion of article 6, paragraph 6, but did not feel strongly about it.

M. de Nova (Italie) demande s'il y aura une clause sur l'ordre public dans la convention, car c'est souvent à propos de la prescription que l'ordre public pourrait être invoqué, si le délai paraît inacceptable au juge.

Le Président répond que jusqu'ici la réserve de l'ordre public n'a pas paru nécessaire. Elle est certes fréquente dans les conventions, mais il vaudrait mieux l'éviter, surtout sous forme d'une clause générale. De plus, il observe que l'intervention de M. Graveson ne concerne pas l'ordre public. C'est plutôt parce qu'en Angleterre la prescription relève de la procédure, donc du for, qu'il souhaite que la prescription soit exclue.

M. de Nova (Italie) estime que s'il n'y a pas de réserve de l'ordre public, il est difficile d'admettre le No 6. Du reste, la réserve de l'ordre public est un mal nécessaire dans toutes les conventions.

Le Président souligne le grand intérêt pratique qu'il y a à inclure la prescription dans le domaine de la loi applicable. Il cite l'exemple de la loi espagnole qui prévoit une prescription d'un an. Souvent le délai est expiré alors que des négociations sont en cours entre la victime et le responsable. Il faut que les parties sachent de façon précise la loi applicable, pour éviter de telles déconvenues. Une inclusion expresse dissiperait aussi certaines hésitations de la jurisprudence.

Beaucoup de pays tiennent à inclure la prescription dans le domaine de la loi applicable. Mais pour tenir compte des réserves du Royaume-Uni, la seule possibilité serait peut-être d'admettre une réserve sur ce point dans la convention.

M. Huss (Luxembourg) souhaite qu'on aborde la question de la prescription en s'inspirant du droit comparé. Une définition de la prescription dans la convention permettrait peut-être d'exclure la prescription telle qu'elle est conçue en droit anglais, tout en laissant dans la convention les prescriptions au sens des droits continentaux.

Mr Read (Canada) said that in English and Canadian law there were two types of prescription. The first dealt with the expiration of time, and put an end to the liability itself. The second dealt with the expiration of time and resulted in denial of access to the courts. The first was a matter of substance and governed by the law that governed the tort. The second was procedural and was governed by the *lex fori*. In this case the text pointed out that 'prescription and limitation' referred to the termination of the liability.

Le Président remercie les orateurs de leurs explications.

La séance est levée à 13 heures.

Documents de travail Nos 24 à 27

Distribués le 19 octobre 1968

No 24 – Remplacé par les Documents de travail Nos 34 et 35

No 25 – Proposition de la délégation italienne

Insérer la clause suivante:

Article 6 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.

No 26 – Proposition de la délégation française

Supprimer le dernier alinéa de l'article 6, introduire un article 4 nouveau:

Lorsque, dans la détermination de la responsabilité, il doit être tenu compte des règles de circulation et de sécurité, il y a lieu de se référer exclusivement à celle en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

No 27 – Remplacé par le Document de travail No 30

Séance du samedi 19 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président propose à la Commission de poursuivre l'examen du No 6 de l'article 6 de l'avant-projet, relatif à la prescription.

M. de Nova (Italie) estime que la distinction que font les pays de Common Law entre la prescription touchant au droit et la prescription touchant à l'action n'est pas très importante du point de vue de la loi applicable. De toute façon, la prescription intéresse le fond du droit, car elle réduit la valeur du droit, même si c'est indirectement par la voie de l'action qui protège le droit. Une des raisons fondamentales du lien entre la prescription et la procédure est que l'on ne veut pas accabler les tribunaux avec des procès au sujet de prétentions éloignées dans le temps et surtout difficiles à prouver ou contester. Une autre raison est de protéger les intérêts individuels. Dans ce conflit, le rattachement à la loi du fond est essentiel. Il faut donc inclure la prescription dans le champ de la loi applicable à la responsabilité.

M. Crépeau (Canada) rappelle qu'en Common Law canadien on distingue la prescription et la déchéance, l'une touchant à la procédure, l'autre au fond. En droit civil canadien on distingue également la prescription et la déchéance mais, dans les deux cas, sur le plan de la qualification, il s'agirait d'une question de fond. Après examen, la délégation accepte le projet tel qu'il est rédigé par la Commission spéciale.

M. Eijssen (Pays-Bas) rappelle l'amendement néerlandais discuté la veille (Doc. trav. No 22) tendant à inclure dans le No 6 l'interruption et la suspension de la prescription.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) se prononce en faveur de l'amendement proposé par la délégation des Pays-Bas.

M. Eijssen (Pays-Bas) ajoute que si l'amendement néerlandais est accepté par la Commission, il ne s'oppose pas à l'inclusion d'une possibilité de réserve sur ce point pour les pays qui le désirent.

Le Président souhaite que l'on vote en même temps sur l'amendement proposé par la délégation néerlandaise et sur l'amendement qu'avait proposé M. Panchaud hier, tendant à inclure dans le No 6 le point de départ de la prescription. Le Président donne lecture du No 6 tel qu'il serait rédigé si l'on y incluait les deux amendements précités:

Les prescriptions y compris le point de départ du délai de prescription, leur interruption et leur suspension, ainsi que les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai.

Il demande à la Commission de se prononcer pour ou contre ces amendements.

Vote

Par 15 voix (Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Israël, Italie, Japon, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 2 (Allemagne, Canada) et 4 abstentions (Etats-Unis, Irlande, Royaume-Uni, Yougoslavie), ces amendements sont adoptés.

Le Président demande à la Commission si elle souhaite accepter une réserve sur le No 6 pour satisfaire la délégation du Royaume-Uni. Cette réserve permettrait aux pays contractants, en ratifiant la convention d'exclure la prescription du domaine de la loi applicable.

M. de Nova (Italie) demande si le souhait d'une réserve est dû à la rédaction originale du No 6 ou aux amendements qui viennent d'être adoptés.

Le Président rappelle qu'hier M. Graveson, à propos du texte original, avait déjà émis le vœu d'une réserve. Pour le moment, en l'absence d'une demande expresse de réserve, il vaut mieux laisser cette question de côté. Le Président propose à la Commission de passer à l'étude du No 7 de l'article 6.

Le Rapporteur expose que dans certains pays, la victime a les mêmes droits contre l'assureur que contre le responsable, dans d'autres des droits différents. De toute façon, il a semblé à la Commission spéciale que c'était une question de fond. La Commission a admis une double règle, ce qui explique la rédaction en deux propositions: «le droit propre de la victime et des autres personnes lésées contre l'assureur du responsable; ce droit existe également s'il est admis par la loi interne de l'Etat du lieu de l'accident.»

Le Rapporteur précise qu'il s'agit d'une assurance de responsabilité, pas d'une assurance de chose.

Le Président rappelle que les mots «action directe» ont été évités, car ce sont des termes techniques qui ne sont pas utilisés partout et qui ne couvrent peut-être pas toutes les hypothèses. Par faveur pour la victime, on admet l'action contre l'assureur si elle est autorisée soit par la loi applicable à la responsabilité, soit par la loi du lieu de l'accident.

M. de Nova (Italie) estime que la seconde proposition du No 7 est mal placée, car l'article 6 définit le domaine de la loi applicable à la responsabilité, alors que cette règle particulière ajoute quelque chose qui est extérieur au domaine de la loi applicable et qui relève d'une autre loi. Il souhaite qu'elle soit incluse dans un article séparé.

Le Président répond que le rapprochement des deux propositions est commode, même s'il n'est pas logique. Il serait malaisé de scinder en deux articles différents les deux règles relatives à l'action de la victime contre l'assureur.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) déclare que la convention a son domaine propre, la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle. Pour cette raison, l'article

6 envisage les divers aspects de cette responsabilité. Pour la même raison, à cause des difficultés de qualification délictuelle ou contractuelle, on a écarté de la convention toute allusion expresse au transport.

Or, l'action directe de la victime contre l'assureur, sans relever de la responsabilité contractuelle, résulte néanmoins du contrat. Le droit de la victime naît de l'accident, mais repose sur le contrat d'assurance. La convention rend applicable la loi de la responsabilité délictuelle à l'action fondée sur le contrat. Pourtant il peut arriver que la loi de la responsabilité délictuelle soit moins favorable à la victime que celle du contrat, par exemple si la loi d'immatriculation ou la *lex loci* ne reconnaît pas l'action directe contre l'assureur ou si elle fixe un plafond d'assurance moins élevé que la loi du contrat. Si donc on veut favoriser la victime, comme le montre l'option que lui laisse la rédaction du No 6, il faut laisser s'appliquer en plus la loi du contrat.

La Commission pourrait adopter la règle suivante: la loi applicable à l'exercice de l'action directe de la victime contre l'assureur sera la loi applicable selon la convention, sauf si la loi du contrat est plus favorable pour la victime.

Le Président répond qu'il suffirait d'ajouter au No 7: «ou par la loi régissant le contrat d'assurance». Cela offrirait à la victime trois possibilités.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) pense qu'on peut aller plus loin. Il ne s'agit pas seulement de l'existence de l'action. Il s'agit aussi des conditions de l'action.

Le Président objecte qu'il est très difficile de comparer les avantages et les inconvénients des diverses lois en présence. On risque d'arriver à un puzzle juridique, une loi étant plus favorable à la victime à certains égards, une autre loi plus favorable à d'autres égards.

M. Jenard (Belgique) estime que la loi de l'assurance sera en général celle de l'immatriculation. Il y aura donc coïncidence.

Le Président répond qu'il faut distinguer deux hypothèses:

1 la loi de la responsabilité est celle de l'immatriculation; dans ce cas, le véhicule sera à peu près toujours assuré dans ce pays et la loi de ce pays s'appliquera sans difficultés à l'action directe en même temps qu'à la responsabilité;

2 la loi de la responsabilité est une loi autre que celle de l'immatriculation, par exemple la *lex loci*, qui ignore l'action directe: ici le recours à la loi du contrat a un intérêt pour permettre à la victime d'agir directement contre l'assureur.

M. Jenard (Belgique) expose une difficulté possible. On suppose un accident entre deux véhicules italiens en Belgique. La loi belge admet l'action directe, la loi italienne l'exclut par hypothèse. Si l'accident est survenu en Belgique et si le procès se déroule en Italie, la victime pourrait invoquer la loi belge pour assigner l'assureur belge devant les tribunaux italiens. N'est-il pas étrange que cet assureur puisse être assigné hors de son pays, selon la loi belge, alors que, dans l'exemple donné, la loi du for ne connaît pas l'action directe. Il faudrait, semble-t-il, lorsque la loi du lieu de l'accident est admise à titre subsidiaire, prévoir que l'action directe ne peut être intentée que devant les tribunaux de ce pays.

Le Président répond qu'il serait étrange que l'on incitât

la victime à assigner l'assureur en Belgique, c'est-à-dire hors du pays de l'assureur. Le but de la convention est au contraire de permettre une coïncidence plus fréquente entre la compétence judiciaire et la loi applicable, en l'espèce la loi italienne.

M. Taborda Ferreira (Portugal) relève dans le No 7 de l'article 6 qu'il est fait mention de la victime «et des autres personnes lésées». L'expression est curieuse, car les lésés sont des victimes. Il souhaite une explication de cette formule.

M. Panchaud (Suisse) répond que les personnes lésées sont celles qui peuvent invoquer la loi applicable mais qui ne comptent pas pour la détermination de cette loi, par exemple la veuve de la victime. Seule la victime proprement dite est prise en considération pour la détermination de la loi applicable, mais c'est cette loi qui définira les personnes lésées pouvant réclamer une indemnité.

Mr Yadin (Israel) understood that the intention of article 6, paragraph 7, was to submit the 'action directe' to the applicable law, though this was rather more a procedural matter than a substantive one. This was similar to the action taken in article 6, paragraph 6, with regard to prescription. He did not understand why the law of the place of the accident came in as an additional alternative.

Le Président répond que l'on pourrait rattacher l'action directe à la loi de la responsabilité et, à défaut, à la loi de l'immatriculation. Le double rattachement serait peut-être plus logique. Il correspondrait à la loi applicable à la responsabilité ou, à défaut, à la loi applicable au contrat.

M. Eijssen (Pays-Bas) expose que l'action directe correspond en général à l'assurance obligatoire. Il faut établir un lien entre ces deux choses.

M. Panchaud (Suisse) estime que la seconde proposition du No 7 soulève beaucoup de difficultés. Certains pays ignorent l'action directe. On semble jeter un blâme sur ces législations qui n'ont pas encore admis l'action directe. De plus, en pratique, même sans action directe, l'assureur est aux côtés de l'assuré dans les négociations ou le procès avec la victime. L'assureur supportera les conséquences du jugement ou participera à la transaction. Enfin la formule du No 7 soulève des difficultés si on veut laisser à la victime le choix de la loi la plus favorable, car on ne prendra jamais assez de précautions pour savoir quelle loi lui est la plus favorable.

Mr Quigley (Ireland) said that it was extremely difficult to draft the text required to deal with the right of a person to claim directly against the insurer, thus bypassing the person liable. But, he said, it was also possible to proceed against the person causing the injury. He doubted whether the benefits of including this provision were worth the difficulties encountered in finding the correct formulation.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) souligne que les difficultés citées à propos du choix de la loi la plus favorable pour les victimes sont très justes. Mais c'est à la victime elle-même que doit incomber le choix de la loi et elle le fera à ses risques et périls.

M. Jenard (Belgique) objecte que si l'on retire la seconde proposition du No 7, on retire à la victime les droits qu'elle a actuellement. Présentement, en droit bel-

ge, la victime peut se prévaloir de la *lex loci* pour exercer l'action directe contre l'assureur.

Mr Philip (Danemark) pointed out that there was a difficulty in that in some countries no jurisdiction existed in the courts of the *locus delicti* over a foreign insurance company. He agreed that it would be easier to take out this provision and reformulate it in a separate article. He suggested the following text: 'The right of the victim and of other persons injured to claim directly against the insurer of the person liable shall exist, if it exists either under the law of the place of the accident, or under the law of registration, or under the law applicable to the contract of insurance'.

M. Beitzke (Allemagne) souscrit à la proposition de M. Philip. La suggestion de M. Panchaud lui paraît contraire à une jurisprudence suisse. La Cour d'appel de Berne a décidé, à propos d'un accident causé par une voiture suisse en Italie, que, bien que les conséquences de l'accident soient jugées selon la loi italienne, l'action directe contre l'assureur était recevable selon la loi suisse, car elle était exigée par l'ordre public du for. Il y a donc une tendance à élargir l'action directe. C'est pourquoi il faut adopter la loi la plus favorable à la victime, y compris la loi du contrat.

M. de Nova (Italie) ajoute que contrairement à ce que paraît croire M. Panchaud, ce n'est pas forcément une critique envers les pays qui ignorent l'action directe de la victime que de rendre applicable la loi la plus favorable à celle-ci.

M. Museux (France) se déclare sensible à l'argumentation de M. Beitzke qui a montré que l'action directe était parfois jugée d'ordre public. Pourquoi alors ne pas ajouter, parmi les lois permettant l'action directe, la loi du for? Certes il y a un risque de *forum shopping*. Mais en général c'est le tribunal du lieu de l'accident qui sera saisi, ce qui limite les inconvénients.

Le Président fait observer qu'en droit français, l'action directe de la victime relève de la loi applicable à la responsabilité délictuelle et non pas de la *lex fori*, ni de la loi du contrat.

M. Beitzke (Allemagne) s'oppose à l'insertion de la loi du for parmi les lois applicables à l'action directe, car ce serait encourager le *forum shopping*.

M. Museux (France) déclare ne pas vouloir insister en faveur de la loi du for, dont il voit bien les inconvénients.

M. Panchaud (Suisse) juge erronée la solution cantonale bernoise citée par M. Beitzke. L'action directe n'a rien à voir avec l'ordre public. Si on veut appliquer la loi la plus favorable, pourquoi ne pas faire de même pour la prescription? De toute façon, l'arrêt cantonal de Berne ne doit pas faire jurisprudence.

Le Président observe que M. Jenard paraît croire que si on ôtait à la victime la possibilité d'une action directe contre l'assureur selon la loi du lieu de l'accident, ce serait un retour en arrière par rapport au droit actuel. Mais si l'action directe est actuellement soumise à la *lex loci*, c'est parce que celle-ci est la loi applicable à la responsabilité délictuelle. Si donc on décidait d'appliquer une autre loi à la responsabilité délictuelle, il serait normal que cette loi régit aussi l'action directe, à la place de la *lex loci*.

M. Beitzke (Allemagne) souscrit à l'idée de M. Pan-

chaud. Il est très excessif d'invoquer l'ordre public pour admettre l'action directe. Du reste, dans l'affaire de Berne, l'application de la loi du contrat, en l'espèce la loi suisse, eût suffi à justifier l'action directe.

M. Jenard (Belgique) suggère qu'il soit créé un groupe de travail pour faire un article séparé sur l'action directe.

Le Président répond qu'il s'agit pour le moment d'un problème de fond soumis à la Commission. Celle-ci doit prendre une décision pour que le Comité de rédaction puisse ensuite rédiger un texte.

M. Taborda Ferreira (Portugal) récapitule les trois positions en présence:

- il y a la proposition de M. Panchaud qui tend à supprimer l'option de la victime,

- la proposition de M. Jenard qui tend à restreindre l'option, puisque l'action directe ne pourrait pas être intentée devant toutes les juridictions,

- enfin la proposition de MM. Berreiros Mourenza, Philip et Beitzke qui tendent à étendre l'option de la victime.

Aucune de ces diverses propositions n'étant soutenue par un texte rédigé, il est difficile à la Commission de se prononcer par un vote. Il faudrait que les Délégués qui le désirent présentent des textes écrits sur lesquels la Commission pourrait voter lundi après mûre réflexion.

Le Président acquiesce. Il décide de surseoir à l'étude de ces questions. Elles seront reprises lundi en deuxième partie de la séance.

Il propose à la Commission de passer à l'étude de l'alinéa 2 de l'article 6.

Le Rapporteur donne lecture de l'alinéa 2:

«Dans la détermination de la responsabilité, il doit être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident».

Le Rapporteur explique que cette règle ne joue en fait que si la loi applicable à la responsabilité est autre que la loi locale. Il y a un problème si la loi de la responsabilité est plus exigeante que celle du lieu de l'accident. Par exemple, elle exige des phares anti-brouillard, tandis que la *lex loci* se contente de phares ordinaires. La Commission spéciale a admis que le juge en appliquant la loi de la responsabilité pourrait voir dans cette omission une faute génératrice de responsabilité, bien qu'il n'y ait pas faute au sens de la loi locale.

La loi locale est donc une simple donnée de fait.

Le Président signale que la délégation française et la délégation yougoslave ont présenté des amendements analogues concernant l'alinéa 2 (Doc. trav. Nos 10 et 26).

M. Museux (France) estime que les règles de circulation et de sécurité sont des dispositions d'application locale impératives. Ces règles doivent être exclusives. De plus, pour mieux mettre en valeur le rôle de la loi locale, il faut transformer l'alinéa 2 de l'article 6 en un article séparé.

Mr Matić (Yougoslavie) said that the proposal in Working Document No 10 was in substance the same as that in Working Document No 26. He did not wish to press

the point as to the place of the article in the Convention. He wished to make it clear that the law of the place of the accident would exclusively apply to the conduct of a person involved in an accident. He referred to the passage in the Report: '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'. It was not possible to take into account those rules dealing with the safety of traffic, such as rules concerning lights, speed limits, distances to be maintained between cars, priority etc., other than the rules in force in the place of the accident. For that reason, he supported the French proposal.

M. Taborda Ferreira (Portugal) se rallie à ces propositions. Pour des raisons de style, il souhaite toutefois que le mot «lieu» ne soit pas utilisé deux fois dans la rédaction de la proposition française.

M. Jenard (Belgique) déclare que le terme «exclusivement» contenu dans la proposition française est discutable, surtout en ce qui concerne les règles de sécurité. Par exemple, certaines législations sur le transport par autocar prévoient le remplacement du chauffeur après un certain temps. Dans ce cas, il faudrait appliquer la loi de la responsabilité plutôt que la loi locale.

M. Beitzke (Allemagne) souhaite que le juge tienne compte d'office des règles locales de circulation, même sans que les parties l'invoquent. Il cite un arrêt de la High Court of Justice anglaise qui a appliqué les règles anglaises en vigueur pour la circulation sur la Tamise à un accident survenu sur l'Elbe, sous prétexte que c'était le droit commun simplement parce que les parties n'avaient pas invoqué les règles de circulation en vigueur sur l'Elbe.

Le Président répond qu'il serait difficile d'insérer l'expression «d'office», car cela évoquerait l'aspect contentieux de la responsabilité, alors que la convention est justement faite pour permettre aux assureurs de régler eux-mêmes le litige. Le verbe «devoir» suffirait.

Le Rapporteur donne l'exemple d'un accident entre deux voitures suédoises à l'étranger. On suppose que la *lex loci* n'ait pas de règles spéciales sur la conduite en état d'ivresse, à la différence de la loi suédoise. Il faut que le juge suédois puisse appliquer la loi suédoise plus exigeante.

M. Crépeau (Canada) juge incomplète la proposition de la délégation française. L'article 6, alinéa 2, de l'avant-projet décide qu'il doit toujours être tenu compte des règles de circulation, alors que la proposition française dit seulement «lorsque... il doit être tenu compte des règles de circulation et de sécurité». Mais quand doit-il en être tenu compte?

D'autre part, lorsque la loi d'immatriculation s'applique, elle s'applique à l'ensemble de la responsabilité, y compris la faute; mais dans la détermination de celle-ci, il y a lieu de tenir compte, à titre d'éléments de fait, des règles locales de circulation sans pour autant éliminer l'application de la loi d'immatriculation.

Enfin, il est difficile d'imposer au juge d'appliquer d'office une loi étrangère. Tout au plus pourrait-on lui permettre de le faire. En droit canadien, Common Law et droit civil, la preuve de la loi étrangère est à la charge des parties et l'appréciation de la preuve relève du tribunal.

La séance est suspendue de 11 h. 30 à 11 h. 45.

M. de Nova (Italie) rappelle que M. Beitzke a soulevé,

sur un point particulier, une question d'ordre général: les règles de conflit sont obligatoires pour les autorités de l'Etat qui a ratifié la convention.

Mr Yadin (Israel) said that if the article were to have any relevant meaning 'exclusivement' was needed. As regards the scope of the article, and he was making reference here to the comment by Mr Jenard, it should relate only to the 'règles de circulation', not to security. The extra words would mean that the court would have to look for further conditions.

M. Eijssen (Pays-Bas) reconnaît avoir eu quelques hésitations sur le texte proposé par la délégation française, texte à première vue séduisant, mais auquel on peut opposer des critiques.

De toute façon, ces questions sont difficiles. Peut-on imposer au Canadien résident d'une province où il est interdit d'avoir une bouteille de bière dans sa voiture, de se conformer à cette règle hors de sa province? Peut-on exiger que le chauffeur d'un autocar soit remplacé régulièrement, alors que la loi locale ne l'exige pas?

Quant à la suggestion de M. Yadin, tendant à distinguer entre la circulation et la sécurité, elle est parfois malaisée à mettre en œuvre. L'interdiction de boire de l'alcool est-elle une question de circulation ou de sécurité? C'est plutôt une question de circulation.

M. Eijssen préfère que l'on s'en tienne au texte de la Commission spéciale.

Mr Reese (United States) had three points to make. Firstly, he saw an advantage in treating this matter in a separate article. As the text was then written, the matter tended to be hidden at the end of the Convention. He supported the French proposal as being workmanlike and honest. Secondly, he was in favour of removing the term 'exclusivement', for the reasons explained by the Rapporteur. This would be useful where there were higher standards of conduct expected in the place of the registration or residence of the parties. Thirdly, he wished to say that he had been accused of being in favour of atomization, but the French proposal, with which he was in entire agreement, convinced him that atomization was clearly correct in some circumstances. Different laws had always been applied to different problems in private international law.

Mr Quigley (Ireland) said that until now he had not been quite certain whether the term 'exclusivement' should remain, but any slight doubts had been removed by Mr Reese and he was now certainly in favour of its retention!

Mr Edwards (United Kingdom) said he supported the French proposal that the matter should be dealt with in a separate article. He was also in favour of the exclusion of the word 'lorsque' ('when' in English). He also supported the Irish Delegate in including the term 'exclusivement'. This was a vital factor in the proposal.

Mr Philip (Denmark) said that the Commission had now reached a dangerous point. It was possible that because articles 4 and 5 had been excluded some countries were no longer sure whether they were in favour of the Convention in general. He felt he had to point out that if the term 'exclusivement' were included in the Convention, it would be of very little interest to a number of countries.

M. Taborda Ferreira (Portugal) souhaite le maintien du mot «exclusivement». Mais si ce mot heurte trop les Délégués scandinaves, il vaut mieux y renoncer. Il faut

également biffer le mot «lorsque» au début de la proposition de la délégation française (Doc. trav. No 26), et dire simplement: «dans la détermination de la responsabilité», etc.

Le Président constate que les mots «circulation et sécurité» recouvrent des notions différentes pour lesquelles l'exclusivité de la *lex loci* ne s'impose pas toujours aussi fortement. Il y a des gradations multiples.

En ce qui concerne la limitation de vitesse ou la circulation à gauche ou à droite, on ne conçoit pas de référence à une loi autre que celle de l'accident. S'il y a une collision en France entre deux véhicules belges dont l'un roulait en pleine campagne à 150 km/h. là où la vitesse n'était pas limitée, ce qui est le cas général en France, la loi française doit s'appliquer, même si en Belgique la vitesse est limitée partout à 100 km/h.

Supposons que la Belgique impose des phares anti-brouillard, règle ignorée de la loi française. Le juge belge peut-il voir une faute dans le fait pour un automobiliste belge de ne pas avoir de tels phares, alors que le véhicule circule en France? On peut hésiter davantage. Dans l'exemple pris par M. Jenard, celui du remplacement du chauffeur de car toutes les six heures, l'exclusion de la loi locale est plus facile à admettre. Or, un même texte doit couvrir toutes ces hypothèses. C'est ce qui fait la difficulté de la rédaction. Du moins tout le monde est d'accord sur la nécessité d'un article séparé.

M. Schultz (Pays-Bas) suggère qu'on tienne compte de la causalité. Si le fait que le chauffeur n'a pas été changé au bout de 6 heures est la cause de l'accident, c'est une question de responsabilité. Sinon ce fait est indifférent. En tout cas, l'aspect de droit administratif de la réglementation doit être laissé de côté.

Le Président répond que la proposition française a justement pour but de tenir compte de la causalité. D'où le début: «lorsque, dans la détermination» etc. C'est dans la mesure où on a à tenir compte du changement de chauffeur comme cause de l'accident qu'on consultera la *lex loci*. Sinon elle est indifférente.

M. Museux (France) confirme cette interprétation. Le Rapporteur a cité un exemple d'ivresse au volant. On suppose qu'il n'y ait pas selon la loi française de contravention d'ivresse comme en Suède. Quelles conclusions tirera le juge suédois? En France il n'y a pas de sanctions pénales de l'ivresse mais il reste à savoir s'il y a une faute civile, ce qui dépend de la loi applicable à la responsabilité. Pour apprécier la faute, le juge suédois ne se fondera pas sur la réglementation pénale française en matière de conduite des véhicules. Il appliquera simplement la loi civile suédoise relative à la responsabilité. On peut raisonner de même pour l'exemple des phares anti-brouillard. Le juge belge ne pourra pas dire qu'il y a une contravention aux règles françaises, mais il pourra trouver une faute dans le fait de rouler trop vite compte tenu du brouillard.

Il en est de même pour l'exemple du changement de chauffeur de l'autocar. Même si le changement n'est pas obligatoire selon la loi du lieu de l'accident, le juge pourra estimer que la fatigue du chauffeur est la cause de l'accident. Sans qu'il y ait eu violation de la *lex loci*, le juge trouvera une faute dans la violation de la loi applicable à la responsabilité.

Toutes ces critiques adressées à la proposition française ne remettent pas en cause le principe même de cette proposition. Il s'agit seulement de rappeler que les lois de police dépendent uniquement de la *lex loci*.

M. Taborda Ferreira (Portugal) constate que le mot «exclusivement» n'a donc pas, selon l'auteur même de cette proposition, de portée réelle. On peut donc biffer le mot sans inconvénient, puisque le juge pourra suivre une loi autre que la *lex loci*.

Le Président propose une rédaction intermédiaire: «dans la détermination de la responsabilité, il faut obligatoirement se référer aux règles de circulation et de sécurité en vigueur au moment et au lieu de l'accident».

M. Crépeau (Canada) préfère la rédaction de l'avant-projet. Il doit être tenu compte de la *lex loci* à titre d'élément de fait pour déterminer la responsabilité selon la loi applicable à la responsabilité. Sinon on diviserait la responsabilité entre deux lois et il y aurait, selon l'expression, «atomisation».

M. Berreiros Mourenza (Espagne) estime que ce qui est gênant, ce sont les mots «et de sécurité». Si on ne soumettait à la *lex loci* que les règles de circulation, l'application exclusive de la loi locale serait indiscutable.

M. Schwind (Autriche) observe qu'il y a des règles qui ne relèvent que de la loi du lieu de l'accident: la limitation de vitesse, la circulation à droite ou à gauche. À côté de ces règles, il y en a d'autres pour lesquelles on se réfère à la loi de la responsabilité: par exemple pour les ceintures de sécurité, car les assureurs en tiennent compte dans le calcul des risques. Il est difficile de tracer la limite entre ces deux types de règles. C'est pourquoi le mot «exclusivement» est gênant.

Le Président admet qu'il est difficile de séparer la circulation et la sécurité. L'exigence de phares anti-brouillard se rapporte-t-elle plutôt à la circulation ou à la sécurité? Aux deux à la fois.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) suggère qu'au lieu de parler des règles de circulation et de sécurité, on dise «les règlements de police se référant au comportement des usagers».

Le Rapporteur estime que l'alinéa 2 de l'article 6 vise une gamme étendue de possibilités. Il est très malaisé de séparer la sécurité de la circulation. Il vaut mieux laisser cela à l'appréciation du juge comme le fait l'avant-projet. Un texte souple est préférable. Mais il faudrait faire un article spécial.

Le Président propose de voter sur la création d'un article spécial pour le texte de l'article 6, alinéa 2, sans préjuger la rédaction définitive de ce texte.

Vote

A l'unanimité (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis, Finlande, France, Irlande, Italie, Japon, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suède, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) sauf une abstention (Israël), la Commission décide de transformer l'alinéa 2 de l'article 6 en un article séparé.

Le Président demande s'il y aurait une proposition transactionnelle entre la proposition franco-yougoslave et la rédaction de l'avant-projet.

Mr Matić (Yougoslavie) pointed out that the Chairman's own proposal came somewhere in between the two other versions.

Le Président déclare ne pouvoir faire de proposition en raison de sa qualité.

Mr Matić (Yougoslavia) said that he was prepared to adopt the Chairman's suggestion as his own proposal.

Le Rapporteur donne lecture du texte proposé:

«Dans la détermination de la responsabilité, il faut se référer obligatoirement aux règles de circulation et de sécurité en vigueur au moment et au lieu de l'accident».

Parlant comme Délégué suédois, il avoue avoir des doutes sur la portée du texte. Le mot «obligatoirement» paraît avoir le même sens que le mot «exclusivement». La proposition yougoslave est trop proche de celle du Délégué français pour lui donner satisfaction.

Le Président répond que le mot «obligatoirement» est utilisé pour répondre au vœu de M. Beitzke. Cela signifie que le juge saisi ne peut pas méconnaître les règles en vigueur au lieu de l'accident. Mais cela n'a aucun caractère exclusif. Il faut distinguer deux cas:

1 la loi du lieu de l'accident contient des dispositions relatives à la circulation et à la sécurité; par exemple elle fixe une limitation de vitesse. Le juge saisi doit s'y référer;

2 la loi du lieu de l'accident est muette. Le juge peut se référer à la loi de la responsabilité.

Mr Matić (Yougoslavia) said that if he understood correctly, the words used stated only the minimum which the judge had to take into account. It did not say that he could not take into account more stringent rules when determining liability.

M. Taborda Ferreira (Portugal) observe que la proposition de la délégation française a déjà été longuement discutée et que plusieurs amendements ont été suggérés. Etant donné qu'il n'y a pas de raison pressante de modifier le texte de l'avant-projet et que des modifications impromptues sont toujours dangereuses, il vaut mieux s'en tenir au texte de l'avant-projet qui a été mûrement médité par la Commission spéciale.

Le Président demande à M. Museux s'il maintient sa proposition.

M. Museux (France) répond qu'il la maintient.

Le Président estime qu'il faut donc voter d'abord sur la proposition française telle qu'elle est présentée dans le Doc. trav. No 26, car c'est celle qui s'écarte le plus du texte de l'avant-projet.

Vote

Par 12 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Israël, Japon, Pays-Bas, République Arabe Unie, Suède) contre 6 (Espagne, France, Irlande, Italie, Royaume-Uni, Yougoslavie) et 2 abstentions (Portugal, Tchécoslovaquie), la proposition française est rejetée.

Le Président demande alors au Délégué yougoslave d'exposer sa proposition.

M. Matić (Yougoslavie) lit sa proposition (voir le texte *supra*).

M. Crépeau (Canada) demande ce que le mot «obligatoirement» ajoute au texte. Il ajoute que la formule de l'avant-projet: «il doit être tenu compte», est plus souple que: «il faut obligatoirement se référer», c'est pourquoi il la préfère.

Le Président répond que le mot «obligatoirement» renforce l'obligation de consulter la loi du lieu de l'accident.

Mr Quigley (Ireland) thought that this was identical to the existing text except that the English version was better in the original.

Mr Essén (Sweden) said that if this were so he would prefer to have an English text before him before voting. He would rather keep to the proposed text.

Mr Kopáč (Czechoslovakia) said that he understood Mr Matić to have said that the difference lay in that where there were rules relating to traffic in the place of the accident and in the place of registration which were contradictory, then the rules of the place of the accident would prevail.

M. Matić (Yougoslavie) acquiesce.

Le Rapporteur déclare que dans ce cas le contenu de la proposition yougoslave est le même que celui de la proposition française qui vient d'être rejeté.

Le Président fait voter sur la proposition yougoslave.

Vote

Par 12 voix (Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, Irlande, Israël, Pays-Bas, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suède) contre 5 (Autriche, France, Italie, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) et 1 abstention (Japon), la proposition de la délégation yougoslave est rejetée.

Le Président considère que dans ces conditions le texte de l'avant-projet est adopté sans modification.

Le Président signale qu'une difficulté est apparue au Comité de rédaction à propos de l'article 3. Il a été admis que le passager d'un véhicule était rattaché à l'immatriculation de celui-ci, sauf s'il résidait dans le pays du lieu de l'accident. Mais il peut arriver qu'une personne confie à un ami ses bagages à transporter et que ces bagages soient endommagés dans l'accident. Peut-on alors dire que le propriétaire des bagages est assimilable à un passager ou à une victime extérieure au véhicule?

Mr Yadin (Israel) said he was not enthusiastic about the absorption of passengers into the vehicle, but this had been decided on. If the body of the passenger were to be absorbed, then, should even his property be absorbed.

Le Président signale avoir été saisi d'une proposition de la délégation des Pays-Bas (Doc. trav. No 27) relative à cette question.

M. Schultsz (Pays-Bas) préférerait que ces questions soient reprises lundi à loisir.

M. Eijssen (Pays-Bas) ajoute que l'article 7 de l'avant-projet n'ayant plus de sens, la Commission aura lundi le temps d'étudier le Doc. trav. No 27.

Le Président observe qu'il y a d'autres hypothèses que celles des bagages, par exemple l'arbre endommagé par le véhicule.

La séance est levée à 13 h.

Documents de travail Nos 28 à 31

Distribués les 20 et 21 octobre 1968

No 28 – Proposal of the Belgian, Danish and Spanish delegations

Article 6bis

The right of the victim and of other persons injured to claim directly against the insurer of the person liable shall exist, if it exists either under the law of the place of accident, or under the law of registration, or under the law applicable to the contract of insurance, provided that jurisdiction shall only exist in the courts of the State of accident and of the State in which the insurance has been taken out.

No 29 – Note du Secrétaire général à l'intention de la Onzième session

La Convention vise à résoudre des conflits de lois; elle ne vise que les conflits de lois.

Les règles de conflits qu'elle contient seront introduites dans le droit international privé des Etats contractants et appliquées par les juges et justiciables de ces Pays.

Y a-t-il un intérêt à limiter le champ d'application de la Convention; soit ratione loci soit ratione personae, soit selon les lois devenant applicables?

1 *Apporter une limitation ratione loci reviendrait à dire que les règles élaborées ne s'appliqueraient qu'aux accidents survenus dans un Etat contractant. Il est difficile à voir quelle pourrait être l'utilité d'une telle limitation, étant donné que selon les articles adoptés la loi déclarée applicable pourra être celle d'un Pays autre que celui de l'accident. Rappelons en outre que l'exception à la règle générale en faveur de la loi de l'immatriculation se justifie entre autres par la considération que, souvent, c'est dans ce dernier Pays que se déroulera un procès ou un règlement à l'amiable entre les parties et leurs assureurs.*

2 *Limiter – ratione personae – aux seuls ressortissants des Pays contractants ou aux seules personnes ayant leur résidence habituelle dans les Pays contractants n'a guère plus d'attrait: si la réglementation adoptée par la Convention a une valeur intrinsèque, il est difficile à voir pourquoi on ne l'appliquerait pas également aux réclamations et obligations des personnes appartenant à des Pays non-contractants.*

Ceci d'autant plus que la règle adoptée est neutre dans ses effets: si l'on soumet les habitants d'un Pays donné, que ce soit un Pays contractant ou un Etat tiers, à son empire, ils en subiront l'influence tantôt comme auteur, tantôt comme victime.

3 *Reste une dernière limitation possible: il se pourrait que les Etats hésitent à accepter une règle de conflits générale qui les obligerait d'appliquer des lois internes d'Etats lointains, dont ils ne connaissent pas le contenu, notamment en ce qui concerne l'ampleur des obligations découlant de la responsabilité. Telles hésitations pourraient être allégées si l'on acceptait une disposition semblable à celle figurant à l'article 6 de la Convention du 24 octobre 1956 sur les obligations alimentaires envers les enfants (loi applicable):*

«La Convention ne s'applique qu'aux cas où la loi désignée par l'article premier, est celle d'un des Etats contractants».

Il est clair que tel article réduirait sensiblement le champ d'application matériel de la Convention. Si la Conférence veut respecter les désirs et des Etats qui préfèrent ne pas introduire telle limitation, et des Etats qui demanderaient son introduction, l'on pourrait concevoir une disposition permettant que les Etats fassent une réserve afin d'introduire la limitation en question:

«Chaque Etat en signant ou ratifiant la présente Convention ou en y adhérant peut déclarer qu'il n'appliquera les dispositions de la présente Convention que dans la mesure où celles-ci prescrivent l'application de la loi interne d'un Etat contractant.»

No 30 – (Remplace le Doc. trav. No 27) Mémoire de la délégation des Pays-Bas

Ce mémoire remplace le Doc. trav. No 27 et indique les différentes hypothèses qui, lors de l'application des textes contenus dans le Doc. trav. No 24, peuvent se présenter si des biens (des objets autres que des véhicules) sont endommagés.

1 *Objet en dehors des véhicules impliqués dans l'accident*

Etant donné que plusieurs personnes (p. ex. propriétaire et gagiste) peuvent avoir subi des dommages du fait que l'objet est endommagé, il faut préciser, pour que la loi applicable puisse être trouvée, qui est «la victime» au sens de l'article 3 bis, paragraphe premier.

Solution possible: le propriétaire est considéré comme victime (ce qui, évidemment, n'exclut nullement qu'une autre personne, p. ex. le gagiste puisse faire valoir le droit d'être dédommagé).

2 Objet à bord d'un véhicule impliqué dans l'accident

a Bagages d'un passager:

Solution possible: assimiler l'objet au passager.

b. Autres objets:

Problème à résoudre: si l'on prend en considération par exemple la résidence habituelle du propriétaire, un élément de pur hasard fait son entrée dans l'application de l'article 3 bis, paragraphe premier.

Solution possible: assimiler l'objet au véhicule.

No 31 – Proposal of the United Kingdom delegation

Include in the Convention the following reservation

A Contracting State may reserve the right, in applying article 6, paragraph 6 of the Convention, to continue to apply, in addition, any of its rules of procedure which may have the effect of barring rights of action.

Séance du lundi 21 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 heures sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président rappelle que la délégation néerlandaise avait proposé un amendement contenu dans le Doc. trav. No 27 auquel elle a substitué le Doc. trav. No 30. La Commission est également saisie d'une proposition conjointe des délégations danoise, espagnole et belge contenue dans le Doc. trav. No 28. Il demande à la délégation néerlandaise d'exposer le sens de son amendement.

M. Schultsz (Pays-Bas) expose que le mémoire néerlandais tend à combler une lacune de l'avant-projet. On a songé surtout jusqu'ici aux dommages corporels. Mais il faut envisager aussi les dommages matériels. Le mémoire néerlandais distingue deux groupes de dommages matériels: les objets hors des véhicules, et les objets à bord du véhicule.

1er cas: s'agissant des objets hors des véhicules, il faut préciser qui est la «victime» dans le sens du premier paragraphe de l'article 3 bis du Doc. trav. No 24. Il va sans dire qu'il s'agit seulement de trouver la «victime» pour que ce paragraphe puisse être appliqué, sans priver qui que ce soit d'un droit quelconque.

2ème cas: s'agissant des objets à bord du véhicule, il faut distinguer: ceux qui constituent les bagages du passager qui doivent être assimilés à celui-là. Ceux qui sont confiés au conducteur soulèvent un problème plus délicat car cela touche à l'hypothèse de transport. La solution la plus simple pour la responsabilité délictuelle pourrait être d'assimiler l'objet au véhicule.

Le Président souhaite que la Commission étudie séparément ces deux hypothèses en commençant par l'objet se trouvant hors du véhicule.

M. Schultsz (Pays-Bas) donne l'exemple de deux véhicules français ayant une collision en Belgique et endommageant une maison voisine. Qui est la «victime»: le propriétaire de la maison ou le créancier hypothécaire? D'ailleurs, il y a peut-être une autre solution de ces cas: chercher la loi applicable sans tenir compte (de la résidence habituelle) d'une «victime».

M. Huss (Luxembourg) souhaite qu'une même loi s'applique aux personnes, aux objets hors du véhicule et aux bagages transportés. Il est vrai qu'en général, la victime est celle qui a été immédiatement touchée par les conséquences de l'accident tandis qu'ici, les conséquences peuvent être plus éloignées, puisqu'elles peuvent atteindre des personnes qui ne sont pas sur les lieux de l'accident. Or, on ne semble considérer comme victime que le propriétaire. Mais faut-il s'en tenir là? On doit songer à

l'usufruitier qui a en fait la situation du propriétaire et qui est le principal intéressé. Quant au créancier hypothécaire, il est plus douteux que ce soit une victime, car il ne souffre que d'un dommage éventuel. On peut hésiter à le traiter en victime.

Mr Philip (Denmark) thought that the proposal in Working Document No 30 was useful. Where the property was outside the car, the person owning or having other rights in the property might have his habitual residence in the place of registration. Normally, however, his habitual residence would be in the place of the accident. He suggested the application of the *lex loci*, as there should be no separate rule for an exceptional circumstance. If the Convention made no reference to this matter at all, this would be the resulting effect.

Le Rapporteur déclare qu'il faut tenir compte du propriétaire et des autres ayants droit. Selon le principe général de pluralité à l'égard des victimes, on pourrait traiter comme victime toute personne ayant un droit sur l'objet. Comme l'a observé M. Philip, il est rare que ces personnes résident dans le pays d'immatriculation du véhicule. Si tel est cependant le cas, il est juste de mettre ces personnes sur le même pied que les autres victimes se trouvant hors du véhicule. Il ne faut donc pas de règles spéciales pour ce cas particulier.

M. Panchaud (Suisse) souligne qu'on s'occupe ici de définir la victime à seule fin de déterminer la loi applicable. Nous limitons notre examen aux victimes non aux véhicules et par rapport au dommage qu'elles subissent quant aux choses, lesquelles peuvent être très diverses, par exemple: des vêtements, des animaux, des véhicules, des arbres, des bâtiments. Dans le système qui est le nôtre, où nous avons déjà une pluralité éventuelle de lois applicables quand il y a plusieurs victimes, on ne saurait aller plus loin dans la diversité et dire que, par rapport à un seul objet on aurait encore plusieurs lois applicables suivant qu'il s'agit de l'indemnité due au propriétaire, au locataire, à l'usufruitier, au créancier, gagiste etc. Il faut au moins unité de loi pour un seul objet.

La solution qui s'impose serait de décider, par une sorte de présomption, que la seule loi applicable à toutes les personnes intéressées à un objet est déterminée en fonction de la résidence habituelle du propriétaire de cet objet. Ce qui, bien entendu, ne préjuge pas des droits de chaque lésé de faire valoir séparément sa prétention selon cette loi unique.

Le Président ajoute qu'il ne s'agit pas d'énumérer les victimes, c'est-à-dire de limiter au propriétaire ou à une autre personne le droit d'indemnité. Selon la suggestion de M. Panchaud, on ne tiendrait compte que de la résidence du propriétaire pour déterminer la loi applicable. C'est une simplification utile, car il serait impossible de tenir compte de la résidence de chaque victime. Une fois cette loi déterminée, c'est elle qui décidera laquelle parmi les victimes touchera l'indemnité due à la perte de l'objet ou quelle sera la part de chacun.

Le Secrétaire général estime que la personne la plus importante pour déterminer la loi applicable n'est pas le propriétaire, mais le détenteur de la chose.

Le Président objecte que celui qui perd le plus est le propriétaire.

M. Schultsz (Pays-Bas) déclare souhaiter une règle simple. Comme l'a indiqué M. Philip, il est rare que les personnes subissant un préjudice par suite de la perte d'un objet résident dans le pays d'immatriculation du véhicule.

le. On pourrait donc s'en tenir dans tous les cas à la *lex loci* pour plus de simplicité.

Mr Newman (United Kingdom) welcomed the proposal of the Netherlands delegation. He had arrived at the same conclusion. However, it needed refinement so as to avoid a multiplicity of laws. It was not enough to say that the matter was always governed by the *lex loci* because, where the person outside the car had his habitual residence in the place of registration, one would have multiplicity. He suggested that the property claim should always be governed by the *lex loci* unless the property was owned by a person who had his habitual residence in the same place as that of registration.

M. de Nova (Italie) donne l'exemple d'un dommage causé à un immeuble. C'est la loi locale qui est la plus appropriée. Il sera d'ailleurs très rare que le propriétaire ne soit pas résident de ce lieu.

Le Président répond qu'il peut fort bien se produire que le propriétaire habite le pays même où le véhicule est immatriculé.

M. de Nova (Italie) réplique qu'on peut négliger ces hypothèses exceptionnelles.

Mr Philip (Denmark) pointed out that Mr Newman's solution created difficulties as regards rights to property. One would have to find out who had the right to the damaged property. If nothing at all were said, then property such as clothes or brief-cases would follow the victim, while property such as a tree or a house would follow the *lex loci*. There would be no need to make an investigation into matters of mortgages, etc.

Mr Reese (United States) supported Mr Philip for the reasons already given and for one other reason. When one spoke about ownership or interest, one immediately raised the problem as to what law would be applied so as to determine who had the title. There was great complexity in establishing whether a person such as the mortgagee or the conditional vendee had title.

Mr Newman (United Kingdom) made a further clarification as to his suggestion. The property should follow the owner where the person was personally injured and was suing. This would avoid a multiplicity of applicable laws when action was taken on the personal injury and on the property claim. In the light of this, he thought, the Danish objections no longer applied.

M. de Nova (Italie) donne l'exemple suivant. Un Italien a un chalet en Suisse. Une voiture italienne endommage cette maison. Selon M. Newman, la loi italienne ne serait appliquée que si l'Italien subissait un dommage corporel. Sinon, la loi suisse s'appliquerait au dommage aux biens. C'est une distinction arbitraire.

Le Président juge un peu excessive la casuistique à laquelle on aboutit. Trois possibilités semblent s'offrir à la Commission pour les dommages aux objets hors du véhicule:

- 1 application de la *lex loci*;
- 2 tenir compte de la résidence habituelle du propriétaire seul;
- 3 tenir compte de la résidence habituelle de toute personne ayant des droits sur l'objet.

Le Président demande à la Commission de voter sur la question suivante: la loi applicable à un dommage causé à un objet hors du véhicule est-elle la *lex loci*?

Vote

Par dix voix (Belgique, Canada, Irlande, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) contre huit (Allemagne, Autriche, Espagne, Finlande, France, Italie, Suède, Suisse) et deux abstentions (Danemark, Etats-Unis), cette proposition est adoptée.

Mr Newman (United Kingdom) said that his amendment was still before the Commission.

Le Président répond que cela semble difficile alors que la majorité s'est prononcée pour la *lex loci*.

Mr Newman (United Kingdom) said that this was not the way he had understood the matter, but of course he was prepared to give way to the Chairman's ruling.

Le Président demande à la Commission de déterminer la loi applicable aux objets se trouvant à bord du véhicule.

M. Huss (Luxembourg) souhaite que l'on ne s'attache pas à la personne de l'ayant droit. En supposant que la règle *res perit domino* ne s'applique pas et qu'il faille engager la responsabilité d'un auteur du dommage, on doit faire abstraction de la personne qui a subi ce dommage. Quant à savoir par quelle législation sa qualité d'ayant droit (créancier ou autre) est déterminée, c'est une autre question qui est hors du domaine de la loi applicable à la responsabilité.

Le Président indique que l'on peut envisager deux types principaux de transport d'objets sans que le propriétaire soit à bord. Il s'agit d'abord du transport de bagage confié par un ami au conducteur. Il s'agit ensuite du transport onéreux de marchandises. Dans l'un et l'autre cas, si la victime est assimilée à un passager, sa résidence habituelle ne sera prise en considération pour déterminer la loi applicable que si elle se trouve dans le pays du lieu de l'accident. Sinon, il y aura rattachement au lieu d'immatriculation du véhicule.

M. de Nova (Italie) préfère l'assimilation aux passagers.

M. Panchaud (Suisse) préfère l'assimilation de l'objet au véhicule.

Le Président constate que si la loi du véhicule est applicable, on ne tiendra pas compte de la résidence du propriétaire dans le pays de l'accident.

Le Secrétaire général estime que dans le transport de marchandises, les objets transportés forment une communauté indivisible. On devrait leur appliquer une même loi, qui serait la *lex loci*, sauf dans les cas où la loi d'immatriculation est applicable à la responsabilité.

M. Jenard (Belgique) pense que la proposition néerlandaise aboutit à faire varier la loi applicable selon que le passager accompagne ses bagages ou non. Il vaut mieux s'en tenir à l'assimilation totale aux passagers.

Le Président estime que deux possibilités sont offertes: soit rattacher l'objet au véhicule, soit rattacher l'objet au propriétaire en assimilant celui-ci à un passager.

M. Taborda Ferreira (Portugal) préfère la solution néerlandaise: les marchandises sont assimilées au véhicule. La prise en considération de la résidence du propriétaire est arbitraire. Pourquoi d'ailleurs considérer la résiden-

ce du propriétaire ou du gagiste plutôt que celle de la personne qui a confié les objets au transporteur? Le droit n'étant pas seulement justice, mais certitude, il faut se prononcer pour une solution claire. C'est pourquoi il préfère la solution néerlandaise.

M. de Nova (Italie) opine pour l'assimilation du bagage aux passagers, pas au véhicule. Au demeurant le rattachement des bagages aux passagers n'est pas très compliqué.

Le Président estime qu'il faut décider d'abord si les bagages doivent être rattachés au véhicule et, au cas où cette solution serait rejetée, si la victime dont la résidence doit être prise en considération est le propriétaire ou une autre personne.

Mr Reese (United States) assumed that the Commission was then concerned only with goods in the vehicle that did not belong to a passenger.

Le Président confirme cette interprétation. Si les biens appartiennent à un passager, ils suivent la loi applicable à celui-ci.

M. Huss (Luxembourg) souscrit à la distinction faite par la délégation néerlandaise. Peut-être cependant faudrait-il mettre à part le transport de marchandises.

Le Président répond que si on ramène tout au véhicule, c'est par une présomption que celui qui a confié ses bagages au conducteur a accepté de se soumettre à la loi du véhicule par une sorte d'abdication. Quant aux bagages confiés au passager, l'abdication serait au profit de la loi du passager.

Le Rapporteur estime que si on parle des bagages du passager, ce sont ceux qui lui appartiennent, pas ceux qui lui sont confiés.

M. Taborda Ferreira (Portugal) critique ces distinctions. Il peut arriver qu'un passager transporte un bien qui est en même temps à lui et à une autre personne. C'est le cas du mari qui transporte un bijou faisant partie de la communauté conjugale. Dans ce cas, quelle loi sera applicable? Est-ce un objet appartenant au passager ou un objet qui lui est confié?

Le Rapporteur estime que si les objets sont assimilés au véhicule, on évite la difficulté de déterminer le propriétaire, mais on traite différemment les objets et les passagers. Si, au contraire, les objets sont assimilés à une personne transportée, la rédaction du texte sera plus facile.

Le Président souhaite qu'on prenne parti sur la première question: faut-il une solution unique pour les bagages du passager et les autres marchandises? Si oui, tout est ramené à un cas analogue à celui du passager et on devra tenir compte de la résidence du propriétaire.

M. de Nova (Italie) demande si le propriétaire des choses transportées devrait être considéré comme présent dans la voiture?

Le Président dit que oui.

Le Secrétaire général estime que la question primordiale est de savoir si l'on doit rechercher une règle semblable pour les marchandises et les bagages.

Le Président répond qu'il semble admis par la Commis-

sion que tout ce qui appartient à un passager doit suivre la loi applicable à celui-ci. La question se pose en revanche pour les objets n'appartenant pas au passager, de savoir s'il doivent suivre le sort du propriétaire ou celui du véhicule.

M. Schultz (Pays-Bas) et **M. Beitzke** (Allemagne) estiment qu'il faut prévoir à part l'hypothèse des bagages confiés au passager, mais qui ne lui appartiennent pas.

M. Taborda Ferreira (Portugal) ajoute que l'on doit distinguer deux choses: si les bagages sont la propriété du passager, ils suivront le sort du passager; sinon, il faudra déterminer la loi applicable.

Le Rapporteur estime que l'on peut soit dire que tous les bagages accompagnant le passager sont soumis à une seule loi, qu'ils lui appartiennent ou non, soit décider que seuls les bagages appartenant au passager sont soumis à la loi applicable à celui-ci, tandis que les bagages confiés au passager mais appartenant à un tiers seront soumis à la loi applicable en fonction de la résidence de ce tiers.

Le Président déclare que la Commission doit donc se prononcer sur trois questions différentes:

- 1 si des marchandises appartenant à un passager sont endommagées, quelle loi appliquer?
- 2 si des marchandises qui n'ont pas été confiées à un passager, mais par exemple au conducteur, sont endommagées, quelle loi appliquer?
- 3 si des marchandises n'appartenant pas à un passager, mais qui lui ont été confiées, sont endommagées, quelle loi appliquer?

Le Rapporteur souhaite que la troisième question soit résolue comme la première.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) souhaite qu'on simplifie le problème en distinguant seulement les bagages des passagers et les marchandises des tiers, c'est-à-dire que la deuxième question soit résolue comme la troisième.

Le Président maintient les trois questions et met aux voix la première: si des objets appartenant à un passager sont endommagés, quelle est la loi applicable? Faut-il tenir compte de la résidence habituelle du passager quand elle se trouve dans le pays du lieu de l'accident ou de la loi d'immatriculation, c'est-à-dire assimiler les bagages à la personne du passager?
On vote sur la question suivante: faut-il assimiler au passager les objets lui appartenant?

Vote

A l'unanimité (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Irlande, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) cette proposition est adoptée.

Le Président met aux voix la deuxième question: si des objets appartenant à un tiers extérieur au véhicule étaient confiés au transporteur ou au conducteur ou au propriétaire du véhicule, en tout cas pas à un passager, faut-il assimiler ces objets au véhicule ou tenir compte de la résidence du propriétaire?
On vote sur la question suivante: faut-il assimiler ces objets au véhicule?

Vote

Par 10 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Espagne, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 5 (Finlande, France, Irlande, Italie, Suède) et 5 abstentions (Danemark, Etats-Unis, Japon, Royaume-Uni, Yougoslavie), cette proposition est adoptée.

Le Président met aux voix la troisième question: si des objets appartenant à un tiers hors du véhicule ont été confiés à un passager et que ces objets soient endommagés, doit-on assimiler ces objets au véhicule ou au passager?

On vote sur la question suivante: faut-il assimiler ces bagages au véhicule ou au passager? Les Délégués votent en répondant «véhicule» ou «passager».

Vote

Par 17 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Irlande, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 1 (Canada) et 2 abstentions (Suède, Yougoslavie), la Commission se prononce pour l'assimilation au passager.

La séance est interrompue de 11 h. 30 à 11 h. 45.

Le Président propose à la Commission de reprendre l'étude de l'action directe contre l'assureur. M. Panchaud avait proposé que l'action fût soumise à la loi de la responsabilité. D'autre part, les délégations belge, danoise et espagnole ont fait une proposition commune contenue dans le Doc. trav. No 28.

Mr Philip (Denmark) explained that Working Document No 28 contained two rules –

- 1 the rule as to the choice of law;
- 2 the rule as to jurisdiction.

As regards the first of these, it was desirable that a right of direct action should exist if it existed under one of three laws, *a* the law of the place of the accident, *b* the law of the place of registration, *c* the law applicable to the contract of insurance. This was expressed in the first part of the paragraph, but the text did not give the final solution. If it appeared that direct action existed under more than one of these laws, which one should apply in a particular case? There was a need to supplement the provision. He thought that the choice should lie with the victim. A possible text would be 'if several laws may be applied as the result of the previous paragraph, the choice lies with the victim'.

The Belgian Delegate had previously raised the problem of jurisdiction. He felt it would not be reasonable that the insurance company be drawn away from its own forum to another arbitrary forum. He therefore thought it reasonable to limit the jurisdiction in relation to the direct action, i.e. it should exist only –

- 1 in the courts of the State of the accident;
- 2 in the courts of the State in which the insurance was taken out.

Why, Mr Philip asked, had he not included the courts of the place of registration? In most cases it would be identical with the State where the insurance was taken out, but in some circumstances it could be otherwise. For example, an extra insurance might have been taken out

when the car crossed the frontier into another country. In the latter cases, it would not be reasonable to subject the insurance company to the jurisdiction of the courts of the State of registration.

M. Eijssen (Pays-Bas) expose que selon la loi néerlandaise, le juge du lieu de l'accident est toujours compétent pour les accidents routiers.

La proposition conjointe des délégations belge, danoise et espagnole contient plusieurs éléments nouveaux: le recours à la loi du contrat, le recours à la loi d'immatriculation et aussi des règles relatives à la compétence qui lui semblent peu souhaitables. Cette proposition sort du cadre de la convention qui se limite aux conflits de lois. Elle intéresse également l'action directe qui relève du droit public des pays où l'assurance est obligatoire. Cet amendement rendra difficile l'introduction de l'assurance obligatoire dans les pays où elle n'existe pas.

M. Jenard (Belgique) estime que si le problème de compétence n'est pas réglé, le No 7 de l'article 6 risque de tomber en porte-à-faux. Est-il normal que la victime ayant l'action directe selon la loi du lieu de l'accident puisse l'exercer dans un autre pays? La réponse n'est complexe que parce que le problème l'est aussi. Il ne faut pas permettre à la victime d'assigner l'assureur n'importe où.

M. Jenard ajoute que l'on devrait également réserver l'application des autres conventions internationales relatives à la compétence à l'égard des assureurs, par exemple la Convention du Marché Commun.

Le Président observe que la proposition conjointe des trois délégations couvre la compétence judiciaire. On a fait le reproche à la proposition de M. Panchaud de marquer un recul sur le droit actuel parce qu'elle retire à la *lex loci* la possibilité d'accorder toujours l'action directe. Or, cette proposition conjointe est également un retour en arrière. Actuellement, si un Français est victime d'un accident causé par un Danois en Belgique, la compétence des tribunaux français pourra être invoquée sur le fondement de l'article 14 du Code civil et l'action directe contre l'assureur sera accordée à la victime selon la loi applicable à la responsabilité. Selon la proposition conjointe, l'action directe ne serait plus recevable en France puisque l'accident a eu lieu à l'étranger. Indirectement on tend ainsi à détruire les fors exorbitants. C'est une question qui est actuellement discutée par la Commission IV, mais qui ne relève pas de la Commission II.

M. Beitzke (Allemagne) ajoute qu'il est difficile d'inclure dans une convention sur la loi applicable des règles de compétence judiciaire. La loi applicable doit être la même quel que soit le for saisi. Il faut donc supprimer la fin de la phrase dans la proposition conjointe. Quant à la loi applicable à l'action directe, M. Beitzke constate qu'il y a actuellement dans les divers pays une hésitation entre deux lois. Selon certains, on doit appliquer la loi du lieu de l'accident, selon d'autres, la loi du contrat d'assurance. Il faudrait retenir ces deux rattachements. Reste la question de la loi d'immatriculation. Pour celle-ci, on peut hésiter. En fait, dans la plupart des cas, cette loi sera aussi celle du contrat d'assurance. Il est vrai qu'il y a aussi la possibilité de l'assurance-frontière, pour les véhicules immatriculés à l'étranger. Mais la loi du contrat sera alors la même que celle du lieu de l'accident. On peut donc renoncer à la loi du lieu d'immatriculation. Les deux autres lois suffisent, celle du lieu de l'accident et celle du contrat d'assurance. On exclura l'action directe que lorsqu'elle n'est admise que par la loi du lieu d'immatriculation.

M. Taborda Ferreira (Portugal) souhaite également que la compétence judiciaire soit exclue de la convention. Celle-ci ne doit régler que la loi applicable. On ne voit pas pourquoi la compagnie d'assurances serait forcément assignée à son siège social. Les compagnies d'assurances actuelles sont tentaculaires. Elles ont des ramifications dans beaucoup de pays. On doit donc pouvoir les assigner à l'étranger. Quant à la loi applicable à l'action directe, M. Ferreira se déclare en désaccord avec M. Beitzke. Une voiture portugaise peut être assurée en Angleterre, si bien que la loi de l'immatriculation ne coïnciderait pas forcément avec la loi du contrat. Par faveur pour la victime, trois lois pourraient être applicables: celle du lieu de l'accident, celle du contrat et celle de l'immatriculation. Une solution extensible est préférable. Il est d'ailleurs curieux que cette solution extensive ait prévalu dans la proposition conjointe, mais que son effet ait été immédiatement réduit par une limitation des fors où l'action directe pouvait être exercée.

Le Président observe que la proposition conjointe des trois délégations s'écarte largement de l'avant-projet. Elle ajoute la loi du contrat d'assurance et elle semble donner à la loi d'immatriculation une compétence autonome, c'est-à-dire la rendre applicable à l'action directe, même lorsqu'elle n'est pas applicable à la responsabilité.

M. de Nova (Italie) estime que la juridiction n'a pas à être traitée dans la convention. Quant à la loi applicable à l'action directe, ce doit être surtout celle qui régit la responsabilité délictuelle.

M. Museux (France) souligne que si la loi d'immatriculation est actuellement inapplicable à l'action directe de la victime contre l'assureur, c'est parce qu'elle n'est pas applicable à la responsabilité délictuelle de l'assuré. Si cette loi devenait applicable à la responsabilité, on pourrait l'étendre à l'action directe, mais elle ne devrait pas s'appliquer de façon autonome, c'est-à-dire régir l'action directe sans être applicable à la responsabilité. S'agissant de la compétence, M. Museux se rallie à ce qui a été dit par MM. Ferreira et de Nova.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) déclare que la proposition conjointe tend à étendre le champ de l'option offerte à la victime. Celle-ci choisira la loi la plus favorable. Il se déclare disposé à renoncer à la partie de la proposition conjointe concernant la compétence.

Mr Reese (United States) said he supported article 6 bis, more or less in the form it was written, or at least in so far as it gave a choice to the victim in the case of a direct action. Direct action should be granted to the victim so long as it was not unfair to the insurance company. The justification for the three criteria given by the Danish Delegate was that –

1 the victim should have the protection of the place where the accident occurred;

2 as regards the place of registration, Mr Reese had more doubts but thought it was satisfactory; the result was fair as regards the insurer, for the insurer presumably bore in mind the place of registration more than any other factor when issuing an insurance. Furthermore it was easily identifiable;

3 as regards the law applicable to the contract of the insurance, he had no objections but thought that this was a more difficult point of contact. Opinions might vary as to which law applied to an insurance contract.

Le Président répond que si on applique la loi du lieu

d'immatriculation sans préciser que c'est la loi applicable à la responsabilité, il faut savoir de quelle immatriculation il s'agit. On devra préciser que c'est la loi de l'immatriculation du véhicule assuré.

M. Eijssen (Pays-Bas) estime que si on accepte la formule envisagée, on crée des difficultés pour les pays n'ayant pas d'assurance obligatoire.

Le Secrétaire général juge très grave la décision à prendre sur l'insertion des questions de juridiction dans une convention relative à la loi applicable. Il rappelle que le principe d'une dissociation entre la compétence et la loi applicable a été admis. Il est vrai que l'action directe est une chose hybride, intermédiaire entre le fond et la procédure. Cependant, si on veut inclure l'action directe dans la convention, il faut s'en tenir à la loi applicable. A vouloir soulever des questions trop difficiles, on risque de susciter de graves obstacles à la ratification de la convention.

M. Schwind (Autriche) déclare que si la compétence judiciaire est incluse, toute la convention change d'aspect. Il vaut mieux la laisser de côté.

Le Président rappelle que la Commission spéciale avait décidé de faire deux conventions séparées, l'une sur la loi applicable, l'autre sur la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des jugements. La seconde convention serait faite après la première. La proposition conjointe des trois délégations tend à réintroduire ces questions de compétence dans une convention relative à la loi applicable.

M. Panchaud (Suisse) souligne que dans la rédaction du No 7 de l'article 6 par la Commission spéciale, deux idées ont prévalu. Il faut d'abord venir au secours des victimes et, si une seule loi n'est pas suffisante, recourir à une autre loi; pourtant une telle préoccupation n'avait pas été tenue pour décisive pour la prescription, puisque l'on avait refusé à la victime le droit de choisir la loi offrant la prescription la plus longue. En outre, il avait été jugé difficile de parler de droit propre de la victime contre l'assureur sur le plan purement matériel, car on s'accorde à lui reconnaître un aspect procédural. Peut-on imposer à un for d'admettre l'action contre son droit interne? La Commission spéciale avait admis cette possibilité. Sur le premier point, M. Panchaud relève que la faveur pour la victime n'est pas indispensable, d'autant plus que l'assureur est en fait présent lors des négociations ou du procès entre la victime et l'assuré. Sur le second point, il estime qu'il s'agit d'une question de droit matériel plutôt que de procédure; c'est en tout cas la solution suisse. On pourrait donc n'appliquer à l'action directe contre l'assureur que la loi applicable à la responsabilité de l'assuré.

M. Panchaud ajoute que selon lui, dans une convention traitant de la loi applicable, la compétence judiciaire ne saurait être abordée.

Mr Philip (Denmark) thought that the view of the Secretary-General was most justified. He suggested a vote be taken as to whether the question of jurisdiction should be regulated. If the vote were negative the Commission should then take a vote as to whether direct actions should be dealt with. Although this was a convention on the choice of law, if it touched at all on such important matters as insurance, then it was necessary to cover jurisdiction as well.

Le Président répond que son intention était de faire voter d'abord sur la possibilité ou non d'inclure l'action directe

dans la convention. Si elle est exclue, la convention n'aura plus à se prononcer ni sur la loi applicable, ni sur la compétence.

Mr Reese (United States) asked whether the suggestion meant that a decision to exclude the direct action would be noted as one of the matters expressly excluded in article 1.

Le Président répond qu'il l'entend bien ainsi. On pourrait aussi omettre simplement l'action directe dans l'article 6 mais il vaut mieux l'exclure expressément dans l'article premier pour éviter les divergences d'interprétation qui pourraient résulter du «notamment» de l'article 6. Faute d'une exclusion expresse, certains pourraient penser que l'action directe fait partie du domaine de la loi applicable.

M. Beitzke (Allemagne) juge impossible de voter sur la possibilité d'inclure l'action directe dans la convention sans savoir si, au cas d'inclusion, il y aura ou non des questions de compétence.

Le Président répond que l'inclusion ou l'exclusion de l'action directe est une question préliminaire que ne préjuge en rien du reste.

Cependant on peut procéder autrement. La Commission votera d'abord sur la compétence, étant entendu qu'il n'est pas pris parti par ce vote en faveur ni de l'inclusion ni de l'exclusion de l'action directe dans le domaine de la loi applicable. Ce premier vote ne préjuge donc pas des décisions à venir.

La question posée est la suivante: si l'action directe devait être traitée dans la convention, faudrait-il inclure ou non des règles de compétence dans le sens proposé par le Doc. trav. No 28?

Vote

Par dix voix (Autriche, Canada, France, Irlande, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suisse, Tchécoslovaquie) contre quatre (Belgique, Danemark, Finlande, Royaume-Uni) et six abstentions (Allemagne, Espagne, Etats-Unis, Italie, Suède, Yougoslavie), cette proposition est rejetée.

Mr Philip (Denmark) asked for a vote as to whether a direct action should be excluded or included.

Le Secrétaire général demande quelles seraient les conséquences des relations entre l'assureur et la victime dans le domaine de la convention.

Le Président répond que le juge saisi appliquerait sa propre règle de conflit pour déterminer la loi applicable à l'action de la victime contre l'assureur.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) souligne que la proposition conjointe est issue de la rédaction du No 7 de l'article 6 qui traite du domaine de la responsabilité délictuelle alors qu'à la base de l'action directe de la victime, il y a un contrat d'assurance. Il a semblé utile d'ajouter la possibilité de recourir à la loi du contrat parmi les lois offertes au choix de la victime. Il souhaite que la Commission se prononce par un vote sur ce point avant de voter sur l'inclusion ou l'exclusion de l'action directe du domaine de la convention.

Le Président répond que l'on doit d'abord voter pour ou contre l'inclusion de l'action directe, car il y a aussi d'au-

tres propositions qui doivent être envisagées, notamment celle de M. Panchaud. Le vote préliminaire est nécessaire avant que ces diverses propositions soient examinées.

Le Secrétaire général souhaite que si l'on omet l'action directe du domaine de la loi applicable, ce soit de façon tacite. Sinon, on fera croire que l'action directe est régie par une loi autre que celle de la convention, alors que dans le silence de celle-ci certains pays appliqueront la loi de la responsabilité à l'action directe, ce qui étendra le champ de la loi applicable à la responsabilité.

Le Président répond que c'est un moyen terme possible. Il en résulterait que le domaine de la loi applicable varierait selon les pays. Il faut cependant observer que si l'on excluait l'action directe même de façon tacite, cela limiterait sensiblement l'intérêt de la convention.

M. de Nova (Italie) trouve déplaisant qu'on joue sur le mot «notamment» pour savoir si l'action directe est couverte ou non par la loi applicable à la responsabilité. Il faut prendre parti clairement.

M. Museux (France) demande qu'on vote d'abord sur l'exclusion ou la non-exclusion. Si on vote pour l'exclusion, il faudrait un second vote pour savoir si celle-ci sera expresse, c'est-à-dire mentionnée à l'article premier, ou tacite, c'est-à-dire que l'action directe sera omise dans l'énumération de l'article 6.

Le Président préfère poser les questions autrement. Pour plus de clarté, il souhaite que la Commission se prononce d'abord sur l'exclusion expresse, puis sur l'exclusion tacite.

Le Président fait voter sur la question suivante: faut-il exclure expressément l'action directe de la victime, c'est-à-dire par une mention à l'article premier de la convention, auquel cas le juge appliquerait le droit commun à l'action directe?

Vote

A l'unanimité (Allemagne, Autriche, Canada, France, Irlande, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) sauf huit abstentions (Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Italie, Royaume-Uni, Suède), l'exclusion expresse de l'action directe est rejetée.

Le Président demande à la Commission de voter sur la seconde question préliminaire: faut-il omettre entièrement le No 7 de l'article 6, auquel cas le juge, à cause du «notamment» inséré au début de l'article 6, pourrait rattacher l'action directe à la loi de la responsabilité ou bien, à cause du silence de la convention, décider que l'action directe est régie par le droit commun?

Vote

Par quatorze voix (Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse) contre trois (Danemark, Irlande, Royaume-Uni) et trois abstentions (Autriche, Tchécoslovaquie, Yougoslavie), cette proposition est rejetée.

Le Président constate que la Commission ayant décidé

d'inclure un texte sur l'action directe, il convient de déterminer la loi applicable à cell-ci. Il rappelle les positions en présence: le Doc. trav. No 28 émanant des délégations belge, danoise et espagnole, qui offre un choix à la victime; la proposition Panchaud qui soumet l'action directe à la loi applicable à la responsabilité; enfin la suggestion d'ajouter aux possibilités offertes par le No 7 actuel, la loi du contrat d'assurance.

M. Crépeau (Canada) demande si, lorsque les diverses lois admettent l'action directe, la victime aurait le choix de la loi la plus favorable quant au régime de l'action. Ou bien y a-t-il une hiérarchie des lois applicables?

M. Schultz (Pays-Bas) pense que si l'on biffe la possibilité d'action selon la *lex loci*, se serait une régression par rapport à la situation existante. Quant à la référence à la loi du contrat d'assurance, elle est inopportune, car cette loi est souvent difficile à déterminer. Il vaut mieux s'en tenir au texte de l'avant-projet.

Le Président met aux voix le texte du Doc. trav. No 28 amputé de la seconde partie relative à la compétence, cette partie du texte ayant été rejetée par un vote antérieur.

On vote pour ou contre la proposition conjointe des délégations danoise, belge et espagnole.

Vote

Par sept voix (Allemagne, Autriche, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) contre six (Danemark, Espagne, Etats-Unis, Japon, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) et sept abstentions (Belgique, Canada, Finlande, France, Portugal, Royaume-Uni, Suède), la proposition est rejetée.

M. Panchaud (Suisse) déclare retirer sa proposition.

M. Taborda Ferreira (Portugal) dépose une proposition. Le texte de l'avant-projet serait complété par le membre de phrase suivant «ou par la loi du contrat d'assurance».

M. Museux (France) s'associe à cette proposition.

Le Président demande à M. Taborda Ferreira s'il veut reprendre l'idée de M. Crépeau de laisser un choix à la victime.

M. Taborda Ferreira (Portugal) dit que non. Il souhaite une hiérarchie des lois applicables. C'est la loi applicable à la responsabilité qui régira l'action directe. Si cette loi ignore l'action directe, et dans ce cas seulement, on aura recours aux autres lois. Il en résulte que si 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. On appliquera les lois dans l'ordre où elles sont indiquées par la rédaction du texte. Si la première refuse l'action directe, on applique la seconde etc.

M. Jenard (Belgique) demande quelles différences il y a entre la proposition conjointe présentée par les trois délégations et celle de M. Taborda Ferreira.

Le Président répond que selon la proposition de M. Taborda Ferreira, la victime n'a pas le choix de la loi la plus favorable et que, d'autre part, la loi de l'immatriculation n'est pas applicable comme telle. C'est seulement la *lex loci* qui pourrait s'appliquer, sans être celle de la responsabilité.

Mr Philip (Denmark) said that there were other differences. The law of the registration would not apply in the proposal of the Portuguese Delegate, if it were not the law applicable to the accident.

Le Président fait voter sur la proposition de M. Taborda Ferreira tendant à ajouter au No 7 de l'article 6: «ou par la loi du contrat d'assurance».

Vote

Par 12 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, France, Italie, Japon, Portugal, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) contre 3 (Irlande, Luxembourg, Pays-Bas), et 5 abstentions (Canada, Etats-Unis, Finlande, Royaume-Uni, Suède), cette proposition est adoptée.

Le Président ajoute que la rédaction définitive devra préciser que le texte ne signifie pas que la victime a un choix entre les trois lois applicables. Ces lois s'appliquent dans l'ordre indiqué par le texte.

La séance est levée à 13 h. 30.

Documents de travail Nos 32 à 36

Distribués le 22 octobre 1968

No 32 – Proposal of the United Kingdom delegation

1 Replace article 8 by the following –

Where under this Convention the applicable law is that of a State having a non-unified legal system, the law shall be that of the relevant territorial entity of that State having its own legal system.

Purpose: *the present text of article 8 is ambiguous and would be understood to oblige Contracting States having a non-unified legal system to apply the Convention in the internal relations between its component parts.*

2 In addition a Federal Clause is required to enable Federal States to apply the Convention to some or all of its component parts. An appropriate clause is article 18 of the Divorce draft Convention.

No 33 – Proposal of the Danish delegation

New article 9

This Convention shall not apply to cases subject to a convention regulating the international carriage of passengers or goods by road.

Article 2

La loi applicable est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Article 3

Lorsque le ou les véhicules impliqués dans l'accident sont immatriculés dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, des exceptions sont apportées à la disposition de l'article 2 dans les cas et aux conditions prévues sous lettres *a*, *b* et *c* ci-après.

a En présence d'un seul véhicule, la loi interne de l'Etat d'immatriculation est applicable:

- à l'égard d'une victime se trouvant hors du véhicule, si elle avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation,
- à l'égard d'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,
- à l'égard de toute autre victime, sans qu'il soit tenu compte de sa résidence habituelle.

Lorsqu'il y a plusieurs victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles.

b En présence de plusieurs véhicules, la loi interne de l'Etat d'immatriculation est applicable dans les conditions prévues sous lettre *a*, s'ils étaient tous immatriculés dans le même Etat.

c Lorsque, en outre, des personnes se trouvant hors du ou des véhicules sont impliquées dans l'accident, la loi interne de l'Etat d'immatriculation est applicable dans les conditions prévues sous lettres *a* et *b*, si elles avaient toutes leur résidence habituelle dans cet Etat. Il en est ainsi, alors même que ces personnes sont également victimes de l'accident.

Pour les véhicules non immatriculés ou ayant plusieurs immatriculations, l'Etat du stationnement habituel est censé être l'Etat d'immatriculation.

Il en est de même lorsque ni le propriétaire ni le détenteur ni le conducteur du véhicule n'avaient au moment de l'accident leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

Article 4

La loi applicable à l'égard du passager victime de l'accident en vertu des articles 2 et 3 régit aussi la responsabilité [du fait de l'accident] pour les dommages aux biens transportés dans le véhicule, qui appartiennent au passager ou qui lui ont été confiés.

La loi applicable à la responsabilité [du fait de l'accident] pour les dommages aux véhicules en vertu des articles 2 et 3 régit la responsabilité pour les dommages aux biens transportés par le véhicule, autres que ceux visés à l'alinéa précédent.

Article 5

Dans la détermination de la responsabilité il doit être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

Article 2

The applicable law is the internal law of the State where the accident occurred.

Article 3

When the vehicle or vehicles involved in the accident are registered in a State other than that where the accident occurred, exceptions are made to the provisions of article 2 under the circumstances stated in *a*, *b* and *c* below.

a When there is only one vehicle the internal law of the State of registration is applicable—

- with respect to a victim outside the vehicle at the place of the accident if the victim has his habitual residence in the State of registration,
- with respect to a victim who is a passenger if the victim has his habitual residence in a State other than that where the accident occurred,
- with respect to any other victim without regard to his habitual residence.

When there is more than one victim the applicable law is determined separately for each victim.

b When there is more than one vehicle, the internal law of the State of registration is applicable under the conditions stated in *a* above, if the vehicles are all registered in the same State.

c When, in addition, persons outside the vehicle or vehicles, are involved in the accident, the internal law of the State of registration is applicable under the conditions stated in *a* and *b* above, if these persons all have their habitual residence in that State. This is so even if these persons are also victims of the accident.

In the case of vehicles which have no registration or which are registered in several States the internal law of the State in which they are habitually stationed shall replace the law of the State of registration.

The same shall apply if neither the owner nor the user, nor the driver of the vehicle have their habitual residence in the State of registration at the time of the accident.

Article 4

The law applicable to a passenger-victim under articles 2 and 3 also governs liability [arising out of the accident] for damage to goods carried in the vehicle and which either belong to the passenger or have been confided to his care.

The law applicable to the liability [arising out of the accident] for damage to vehicles under articles 2 and 3 governs liability for damage to goods carried in the vehicle other than goods covered in the previous paragraph.

Article 5

In the determination of liability account shall be taken of rules relating to the control and safety of traffic which were in force at the place and time of the accident.

No 36 – Proposal of the United Kingdom delegation

Add a further paragraph to article 1–

5 to accidents occurring in a State having a non-unified legal system and involving only vehicles registered in units of that State.

tractuelle. Elle utilise la terminologie des pays ayant adopté le Code Napoléon. La responsabilité délictuelle est celle qui est fondée sur la faute intentionnelle. Cela correspond dans d'autres pays à la distinction entre *dolus* et *culpa*. Il y a évidemment un problème de qualification pour savoir dans chaque cas s'il s'agit de responsabilité contractuelle ou délictuelle. C'est selon la loi du for que la qualification sera faite. Il y aura donc des divergences sur le domaine de la convention pour les pays admettant le cumul des responsabilités contractuelle et délictuelle, la victime aura une option.

Mr Klingsporn (Germany) was not sure whether the term 'quasi-delictual' included liability for risk. The Council of Europe had been investigating the question of whether fault liability should be abolished and liability for risk substituted with regard to motorists. The Convention should include this idea. In the French text the words 'responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle' should be replaced by the words 'responsabilité extra-contractuelle'. He considered that the English text was satisfactory.

Le Président répond qu'en France la responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle inclut la responsabilité fondée sur le risque. Il n'a cependant pas d'objection contre l'expression «responsabilité extra-contractuelle» si ce n'est que cela inclurait les quasi-contrats. Mais comme la responsabilité résultant des quasi-contrats paraît assez rare en cette matière, l'expression de responsabilité extra-contractuelle pourrait être utilisée sans inconvénient.

Procès-verbal No 11

Séance du mardi 22 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président propose à la Commission de passer à l'étude de l'article premier de l'avant-projet, en suivant l'ordre des alinéas.

Le Rapporteur expose l'économie de l'alinéa premier de l'article premier. Ce texte définit le champ d'application de la convention: la présente convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile délictuelle ou quasi-délictuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

Le Rapporteur souligne que la convention ne régit que la responsabilité civile, à l'exclusion de la responsabilité pénale. La Commission spéciale a estimé que si une action civile était engagée devant la juridiction répressive, la loi applicable restait celle déterminée par la convention. Le silence de l'avant-projet doit être interprété en ce sens, comme l'indique le Rapport.

La convention se limite à la responsabilité extra-con-

Mr Yadin (Israel) referred to the proposal by the Israeli delegation in Working Document No 5. This related to article 1, paragraphs 1 and 2. He preferred to define the Convention as concerned with non-contractual matters, rather than matters of tort, as the scope of tort was not always clear. The intention of the Convention was to exclude contract. He also thought the word 'civil' should be inserted in paragraph 1. The Rapporteur had suggested that it followed from the terminology, but he thought it better to include it expressly.

The wording of paragraph 1 of article 1 only defined the scope of the Convention, but was not an operative clause. Article 1, paragraph 1 and article 1, paragraph 2 of the draft Convention merely defined the applicable law and contained no provision that this law had to be applied. He thought the words 'In the Contracting States the law applicable to the non-contractual civil liability arising from traffic accidents shall be the law determined by this Convention' would deal satisfactorily with the problem.

Finally, he thought it should be made clear what accidents were covered in the sense of a territorial determination. Would the Convention apply only to accidents occurring within a Contracting State or also to those occurring outside a Contracting State when the action was brought in such a State.

Le Président souhaite qu'on laisse de côté pour le moment le mode d'application de la convention. Un article séparé décidera s'il doit y avoir une règle uniforme de conflit de lois ou si la convention ne s'appliquera qu'aux accidents survenus dans les Etats contractants.

Mr Yadin (Israel) said that the last part made it clear that though the Convention applied to civil liability only, its provisions would be applied by any court dealing with the accident.

M. Taborda Ferreira (Portugal) préfère l'expression

«responsabilité extra-contractuelle» à celle de «responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle».

Mr Graveson (United Kingdom) made some general remarks with regard to Working Document No 5. In article 1, paragraph 1, he considered it better to apply the Convention to civil liability generally subject to the exceptions specified and some additional exceptions such as liability arising from relations between consigner and consignee, nuclear damage, etc. This would be not only for the benefit of Common Law countries but also for Civil Law countries. There was general agreement as to the scope of civil liability, but not as to the scope of 'tort'. He therefore thought that this approach made it easier to define the exact area that the Commission was attempting to cover.

There were some ambiguities in Doc. trav. No 5. The first paragraph said 'whatever be the court competent'. Must this be the court of the Contracting State or could it be the court of another State?

M. Schwind (Autriche) fait remarquer que le terme «quasi-délictuelle» manquant de clarté, il préfère «responsabilité non contractuelle».

Mr Reese (United States) assumed that article 1, paragraph 1 of the draft Convention or of Working Document No 5 would not be interpreted so as to require an English court to apply the Convention to an accident having contacts in England and Scotland.

Le Président répond que cela dépendra de la clause fédérale adoptée. La question est réservée. Pour le moment, il s'agit de savoir si l'on maintient la formule «responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle» ou si on la remplace par une autre. La seconde question est de déterminer le sort de l'action civile devant la juridiction répressive.

M. Taborda Ferreira (Portugal) souhaite savoir si M. Graveson veut par une disposition séparée exclure la responsabilité contractuelle de la convention, après avoir inclus la responsabilité civile en général.

Mr Graveson (United Kingdom) said that his intention was the same as other Delegates'. He wished to exclude contractual liability. There were some liabilities in the Common Law that were neither strictly contractual nor tortious. He was thinking of such matters as public duties imposed on inn-keepers which depended on the existence of a contract but did not arise from it. Such liability should be excluded from the Convention.

Le Président estime que de toute façon la Commission n'a pas le pouvoir de déterminer la loi applicable à la responsabilité contractuelle. Il vaut mieux dire d'emblée qu'on exclut celle-ci. Il reste évidemment le problème des responsabilités qui ne sont ni délictuelles ni contractuelles. Ces responsabilités seraient couvertes par la formule «responsabilité extra-contractuelle». Il fait voter sur la proposition tendant à substituer l'expression «responsabilité civile non contractuelle» ou «extra-contractuelle» à celle de «responsabilité civile délictuelle ou quasi-délictuelle». Il est entendu que si la substitution est votée, le Comité de rédaction choisira la formule la plus satisfaisante.

Vote

A l'unanimité (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal,

République Arabe Unie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie) sauf 2 abstentions (Etats-Unis, Royaume-Uni), cette proposition est adoptée.

Le Président ajoute que le préambule devra être modifié en conséquence. Il demande ensuite à la Commission spéciale d'aborder la question de l'action civile portée devant le juge répressif.

M. Taborda Ferreira (Portugal) souscrit à l'opinion qu'avait exprimée le Rapporteur. Mieux vaut ne rien dire dans le texte. Une mention au Rapport suffira.

M. de Nova (Italie) désapprouve cette suggestion. La proposition de M. Yadin lui paraît préférable.

M. Huss (Luxembourg) souhaite que la convention résolve expressément cette question. Au Luxembourg, comme dans d'autres pays, il est fréquent que l'action civile soit jointe à l'action publique. Il y a dans ce cas une tendance à appliquer la *lex fori* à l'action civile comme à l'action publique et cette solution a été admise par une décision luxembourgeoise. Si on n'exclut pas expressément cette possibilité, la convention n'aura qu'une portée très réduite.

M. Huss ajoute que, dans les pays de droit français, la chose jugée par la juridiction criminelle a autorité sur la juridiction civile. Le juge civil ne peut pas contredire la décision pénale. La rédaction du No 1 de l'article 6 soulève donc des problèmes, car il rattache à la loi déterminée par la convention les conditions de la responsabilité, alors que celles-ci peuvent être déterminées autrement si la décision répressive s'impose au juge civil.

Le Président répond que ce sont là deux problèmes distincts. Le second est très compliqué car, selon les pays, l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil varie assez fortement.

M. Panchaud (Suisse) estime que le juge pénal statuant au civil doit appliquer la convention. En Suisse, le problème ne se pose guère, car les actions en réparation sont jugées surtout par les tribunaux civils; en outre les juges suisses n'hésiteront pas à appliquer à l'action civile la loi déterminée par la convention. Toutefois, il ne s'oppose pas à une mention expresse en ce sens pour les pays où il pourrait y avoir une difficulté à cet égard.

Le Président souligne que dans les Etats qui considèrent que la *lex fori* s'applique à la responsabilité civile quand l'action civile est jointe à l'action publique, les tribunaux risquent d'être tentés d'écarter la loi applicable selon la convention, si elle ne contient pas une mention expresse en ce sens.

M. Jenard (Belgique) pense également qu'il vaut mieux dire clairement que l'action civile jointe à l'action publique est régie par la loi déterminée par la convention.

M. Eijssen (Pays-Bas) souscrit à cette opinion.

Mr Graveson (United Kingdom) said that the United Kingdom did not have such a combined jurisdiction but he was concerned with the extent to which it occurred in some other countries. He wished the Convention to apply as widely as possible.

Le Président demande à la Commission de statuer par un vote. La question est la suivante: faut-il introduire dans la convention une disposition expresse précisant

que la convention s'applique aussi devant la juridiction répressive saisie de l'action civile?

M. Eijssen (Pays-Bas) préfère que la règle s'applique devant toutes les juridictions, y compris la juridiction administrative.

Le Président propose: «quelle que soit la nature de la juridiction saisie» ou «compétente», étant entendu que le Comité de rédaction cherchera la rédaction la plus appropriée.

Vote

Par quinze voix (Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suisse) contre une (République Arabe Unie) et six abstentions (Autriche, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Suède, Tchécoslovaquie), cette proposition est adoptée.

Le Président demande à la Commission d'examiner l'alinéa 2 de la convention.

Le Rapporteur expose que l'alinéa 2 définit l'accident de la circulation routière. L'accident lui-même n'est pas défini, mais il est admis que c'est un fait dommageable. Le Rapporteur donne lecture du texte de l'alinéa 2: «Par accident de la circulation routière au sens de la présente Convention, on entend tout accident dans lequel est impliqué un véhicule, automoteur 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».

Le Rapporteur souligne que la convention ne s'applique pas à la circulation autre que routière, c'est-à-dire à la circulation aérienne, ferroviaire, fluviale, maritime, etc. Il ajoute que la convention ne parle que des véhicules impliqués dans l'accident. On ne distingue donc pas selon que le véhicule est auteur ou victime de l'accident. Mais le terme «impliqué» est vague et il faudrait peut-être le revoir. Le terme de «véhicule» est également très vague, mais c'est à dessein qu'il a été choisi pour couvrir des véhicules aussi différents que les traîneaux, les remorques, les voitures d'enfant, etc.

L'accident doit être lié à la circulation. Il faut que le véhicule ou la personne soit en mouvement. Cette question a été discutée au Conseil de l'Europe et il a été admis que l'expression couvrirait également les véhicules en stationnement.

La circulation doit avoir eu lieu sur un terrain public, ou ouvert au public, ou ouvert à certaines personnes, tels les cours intérieures, les ports, les gares, même les rues interdites aux véhicules. Mais les maisons privées sont exclues.

Mr Yadin (Israël) referred to the second paragraph of Working Document No 5. This had been inspired by the same consideration as paragraph 1, i.e. that an express provision was preferable to the uncertainty of judicial interpretation. In addition, he thought it advisable to confine the Convention to traffic accidents proper, and to exclude accidents which were not really traffic accidents in the modern sense. His text therefore suggested a limitation to 'motor vehicles'. Such means of transport as horses or perambulators should be excluded. It was necessary to be clear as to the role that a motor vehicle had played in an accident. The terms 'involving'

and 'impliqué' were too vague. Where a burning house set fire to a car parked in the road, such a car would be 'impliqué' but there would not be a traffic accident. It should also be made clear that if an accident resulted from the use of a motor vehicle, it was covered by the Convention whether the vehicle was moving or stationary. Finally, he thought the words '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' were not satisfactory. They would include an accident in a private place to which only the family of the owner had access. The test should be whether the land was open to the public or any part of the public.

M. de Nova (Italie) se déclare d'accord avec M. Yadin. Les termes «impliqué» et «accident» sont trop vagues.

M. Panchaud (Suisse) expose que le texte de l'avant-projet a été approuvé par les assureurs suisses. Le mot «véhicule» est imprécis, mais ce n'est pas un défaut essentiel. La rédaction est également un peu vague à cause du mot «impliqué»; en outre, il y a une maladresse de rédaction dans le texte français, car on pourrait croire que ce qui est lié à la circulation routière, c'est le véhicule et non pas l'accident. De même la définition du terrain public ou privé n'est pas très précise. Les assureurs suisses ont proposé la formule suivante: «Sont publiques les routes et places qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé».

M. Taborda Ferreira (Portugal) estime également que la définition des terrains publics n'est pas très claire. Il donne l'exemple d'un tracteur circulant dans une grande ferme où il causerait un accident. Ce devrait être un accident routier au sens de la convention.

Mr Graveson (United Kingdom) thought that some small amount of interpretation had to be left to the judges. The United Kingdom could not accept the second paragraph of Working Document No 5 because confining the Convention to motor traffic had an unduly narrowing effect, and the formulation: accident resulting from use, implied causation. An attempt had been made to avoid any implication of causation.

M. Huss (Luxembourg) se déclare en désaccord avec le Délégué israélien, qui veut exclure les véhicules non motorisés de la convention. Cela réduirait considérablement la portée de celle-ci, notamment en Hollande où la bicyclette est le mode de locomotion le plus répandu. De même, il ne faut pas se limiter aux véhicules en mouvement.

La formule qui définit les terrains ouverts à la circulation est satisfaisante. Elle est d'ailleurs reprise d'une convention internationale, elle-même tirée de l'article 444 du Code pénal belge relatif à la diffamation. Elle couvre par exemple les cours d'usines, mais elle ne couvre pas les terrains fréquentés par une même famille.

M. Jenard (Belgique) préfère le maintien de la formule de l'avant-projet pour définir les terrains ouverts à la circulation. Cela permet de lier la présente convention à celle sur l'assurance obligatoire, dont elle reprend la rédaction sur ce point. Les assureurs belges n'ont pas fait de critiques à cet égard. De même, il vaut mieux ne pas changer la définition des véhicules, et une limitation de la convention aux véhicules automoteurs poserait des problèmes pour les remorques, caravanes etc., qui sont à l'origine d'un certain nombre d'accidents.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) réplique qu'il n'y a pas lieu de s'en tenir forcément à une formule identique

à celle de la convention sur l'assurance obligatoire. En fait, il y a des accidents sur les terrains privés. Il faut que la convention soit applicable à tous les accidents, même à ceux qui surviennent sur les terrains privés.

Le Président demande à la Commission de voter d'abord pour ou contre la limitation de la convention aux véhicules motorisés.

Mr Yadin (Israel) said that as the proposal had received no support, he was prepared to withdraw it as regards motorized vehicles, without a vote being taken.

Le Président remercie M. Yadin. Il fait voter sur la fin de l'alinéa 2 de l'article premier: «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». Le texte doit-il être maintenu?

Vote

Par 12 voix (Autriche, Belgique, Danemark, Finlande, Irlande, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suède, Suisse) contre 7 (Allemagne, Canada, Etats-Unis, Grèce, Israël, Italie, Portugal) et trois abstentions (Espagne, France, Tchécoslovaquie), la Commission décide de maintenir le texte.

La séance est suspendue de 11 h. 40 à 11 h. 50.

Le Président propose de passer à l'étude de l'alinéa 3 de l'article premier, en examinant l'un après l'autre les cas exclus. Le premier est la responsabilité des fabricants pour leurs produits.

Le Rapporteur expose que c'est le particularisme de cette matière qui justifie l'exclusion. Une convention spéciale relative à cette matière est envisagée. L'étendue de l'exclusion est d'ailleurs assez large, car elle couvre non seulement le fabricant proprement dit, mais encore le vendeur, l'importateur et le garagiste qui a réparé le véhicule.

M. Beitzke (Allemagne) demande si la rédaction est assez claire pour que ces diverses exclusions puissent être rattachées à la formule générale du texte. Il est impossible de définir le domaine de la présente convention par référence à une convention à venir. D'autre part, le texte français lui semble beaucoup plus restrictif que le texte anglais «products liability». Le garagiste ne fait pas partie des fabricants.

Mr Graveson (United Kingdom) said that he agreed with the German Delegate. The expression 'products liability' needed definition. Although the concept was not unknown to English law, it was an American term. English legal terminology talked rather of the non-contractual liability of a manufacturer or person providing a service.

Mr Reese (United Kingdom) pointed out that products liability included the liability of a seller as well as that of a manufacturer.

Le Président demande à M. Reese si, en raison de l'expérience américaine en matière de «products liability», il pourrait proposer un texte au Comité de rédaction, étant entendu qu'on exclurait la responsabilité du vendeur et celle du réparateur au même titre que celle du fabricant. Le Président donne son accord à cette suggestion. Le Président propose à la Commission de passer à l'étude de la deuxième exclusion.

Le Rapporteur expose que la convention ne s'applique pas «à la responsabilité du propriétaire de la voie de circulation ou de toute autre personne tenue à son entretien». Il s'agit surtout d'une responsabilité administrative, pour laquelle on ne concevrait pas qu'une autre loi fût applicable que celle de l'Etat où le dommage est survenu. Le Rapporteur signale cependant que certains pays distinguent entre la responsabilité pour le maintien de la route en bon état et la responsabilité pour la sécurité sur la route. Le texte adopté ne traduit pas cette distinction.

Mr Klingsporn (Germany) said that a distinction was made in the law of some countries, such as his own, between responsibility for the maintenance of a road and responsibility for its security. He would like to have the person responsible for the security of the road explicitly mentioned in the Convention. This could be done by adding the words 'of the safety'.

Le Président demande à la Commission si elle approuve cette adjonction au texte, étant entendu que le Comité de rédaction pourrait revoir le libellé. On vote pour ou contre l'addition au texte.

Vote

A l'unanimité (Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, Finlande, Grèce, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, République Arabe Unie, Suède), sauf 4 abstentions (Danemark, Etats-Unis, France, Irlande), cette proposition est adoptée.

Le Président propose à la Commission de passer à l'étude de la 3ème exclusion.

Le Rapporteur expose que la convention est inapplicable «aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant». Cette matière a paru trop délicate pour être incluse dans la convention. En revanche la responsabilité du propriétaire de l'animal ou du véhicule qui, selon certains pays, fait partie de la responsabilité du fait d'autrui, est soumise à la loi applicable selon la convention. Il en est de même pour la responsabilité du commettant, ce qui est d'une grande importance pratique.

M. Beitzke (Allemagne) souligne que la responsabilité du fait d'autrui ne couvre pas en droit allemand la responsabilité des parents, car ceux-ci sont responsables de leur propre faute pour avoir mal surveillé les enfants. Il y a là une différence avec le droit français. La notion de responsabilité du fait d'autrui ne couvre pas partout les mêmes choses.

Le Président répond qu'en fait la solution française rejoint le droit allemand. Les parents sont présumés avoir mal surveillé leurs enfants. Il y a donc une présomption de faute personnelle de leur part, 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. Le Président estime qu'il vaut mieux laisser la formule telle quelle sans l'alourdir par des précisions, notamment par une mention expresse de la responsabilité des parents. Ces précisions figureront plus aisément au Rapport. Sinon la rédaction du texte serait très compliquée et l'on ne pourrait jamais tout couvrir, car les responsabilités du fait d'autrui varient beaucoup selon les législations.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) souhaite que cette précision concernant la responsabilité des parents soit consignée au Rapport.

Mr Yadin (Israël) thought that it might be clearer to remove the third item altogether. The most important areas of vicarious liability were those which were excepted from the exception, and included in article 6, paragraph 6. Where a question of family law arose, as had been suggested by the Rapporteur, it was a collateral question, and as such there was no need to exclude it or deal with it at all. He suggested the deletion of the third item.

Le Président répond que la responsabilité des parents du fait des enfants est un cas de responsabilité du fait d'autrui.

Il rappelle que Mme Krispi avait soulevé une autre question relative à la qualité de parent ou d'enfant. Cette question est hors de la convention. C'est la loi du statut personnel qui décidera, par exemple, de l'âge de la majorité, même si c'est la *lex loci* qui décide que les parents sont responsables du fait de leurs enfants mineurs.

Si on inclut dans la convention la responsabilité du fait d'autrui, on risque d'introduire par là une foule de questions dont on ne voit pas les limites, car les responsabilités du fait d'autrui sont très nombreuses.

Mr Philip (Denmark) expressed support for the proposal of Mr Yadin. If, however, this paragraph were to be retained, then it was important to consider the definition of an owner in article 7, paragraph 1, as this provided that the owner was the person in whose name a vehicle was registered. It was necessary to cover the case where an owner was not the person in whose name the vehicle was registered. It might not, however, be necessary to retain the definition in article 7, paragraph 1, as the connecting factor of habitual residence had been rejected.

Le Président pense que la substitution du critère de l'immatriculation à celui de la résidence habituelle rend inutile une définition du propriétaire.

M. Schwind (Autriche) souligne que la troisième exclusion pose de graves problèmes à l'Autriche. La notion de responsabilité du fait d'autrui est propre au droit français. Elle est imprécise pour les juges autrichiens. Il faudrait la préciser.

D'autre part, le propriétaire est défini à l'article 7, mais pas le commettant. Or la notion de commettant est propre au droit français, elle doit être éclaircie pour les autres législations.

Mr Reese (United States) said he favoured the deletion of item 3 as suggested by Mr Yadin.

If this were not accepted it should be noted that an inconsistency could arise as the owner was not mentioned in article 6, paragraph 5.

Mr Graveson (United Kingdom) said that the third item in article 1 was part of the entire structure of the Convention and if removed it would affect many parts of the draft. This was an example of the need to look at both the English and French texts of the Convention in order to discover the exact meaning, which might lie between the two languages. As far as the substance of this item was concerned, he thought it did perform some limited good and indicated a certain area of vicarious liability which had to be excluded from the Convention.

Mme Krispi (Grèce) souhaite que soit expliqué le lien

entre les expressions «responsabilité du fait d'autrui» et «à l'exception de celle du propriétaire du véhicule».

Le Président répond que, dans certains droits, le propriétaire est responsable du fait du conducteur. C'est une responsabilité du fait d'autrui. Mais une telle responsabilité est assez rare, tandis qu'il est très fréquent que le commettant soit rendu responsable du fait de son préposé. La soumission du commettant à la loi applicable selon la convention est d'ailleurs affirmée expressément par le No 5 de l'article 6.

Répondant à l'intervention de M. Schwind selon lequel la responsabilité du commettant est inconnue en Autriche, le Président déclare que l'utilisation conjointe des textes français et anglais permet de déterminer le sens de cette disposition.

Le Président propose à la Commission de voter pour ou contre la suppression du No 3 de l'article premier de l'avant-projet.

Vote

Par 13 voix (Allemagne, Belgique, Canada, Espagne, France, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 5 (Autriche, Danemark, Etats-Unis, Israël, République Arabe Unie) et 4 abstentions (Finlande, Grèce, Irlande, Suède), la proposition tendant à supprimer le No 3 est rejetée.

Le texte est maintenu, étant entendu que des précisions doivent être données dans le Rapport.

Mr Philip (Denmark) asked whether he could assume that the definition in article 7 was deleted. If it were retained, then he wished to have a clarification as to the meaning of 'owner' in article 1, item 3.

Le Président répond que lors de l'examen de l'article 7, on verra comment définir le propriétaire. La définition donnée par l'avant-projet sera peut-être modifiée, car elle n'a plus de sens depuis qu'on a adopté le critère de l'immatriculation.

Le Président propose à la Commission de passer à l'étude de la 4ème exclusion.

Le Rapporteur expose que la convention ne s'applique pas «au recours entre personnes responsables, à toute subrogation et à tous actions et recours de la sécurité sociale».

Il rappelle que dans le système de pluralités de lois applicables aux auteurs d'un même dommage, tel qu'il a prévalu dans l'avant-projet, il avait fallu exclure les recours du domaine de la convention.

Avaient aussi été exclus les recours de la sécurité sociale et toutes les subrogations, notamment celle au profit de l'assureur.

Le Président estime que le recours de la sécurité sociale relève plutôt du droit public et la subrogation de l'assureur plutôt du contrat.

Reste le recours entre coauteurs. Dans le système de pluralité de lois la loi applicable aux rapports du conducteur avec son passager n'est pas la même que celle applicable à ses rapports avec le conducteur du véhicule tiers. Le recours entre les deux conducteurs devait donc être laissé en dehors de la loi applicable à la responsabilité. Mais si on adopte le principe de l'unité de loi applicable il est possible d'inclure le recours dans le domaine de la convention.

M. Schultz (Pays-Bas) souhaite qu'on exclue les recours de la sécurité sociale, mais pas les recours entre les personnes responsables.

M. Panchaud (Suisse) déclare que les assureurs suisses souhaitent que les recours entre les responsables soient fondés sur la même loi que celle applicable à la responsabilité. Sur le plan juridique comme sur le plan pratique, cette solution est satisfaisante.

Mr Klingsporn (Germany) referred to the German proposal in Working Document No 4 to the effect that the words 'to recourse actions among persons liable' be deleted. This proposal had been linked to another German proposal in Working Document No 4, according to which articles 3 and 4 were to be based on a system of plurality. As the Commission had adopted a system of unity the proposal in Working Document No 4 could not stand.

Mme Delvaux (Belgique) souhaite que les recours entre personnes responsables soient exclus du domaine de la convention. Elle songe notamment aux recours du commettant contre son préposé en cas de contrats de travail. Des clauses concernant le recours de l'employeur en cas de responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle du travailleur figureront parfois dans les contrats. Il peut paraître préférable de maintenir, dans son ensemble, le domaine de ces recours en dehors du champ d'application de la convention.

Le Président répond que ce qui est contractuel est de toute façon hors de la convention.

Mr Philip (Denmark) supported the view of the Belgian Delegate. If an employee had an accident while driving abroad the accident might be governed by the *lex loci*. Whether the employer who had made good the damage caused by the employee could recover from him should not necessarily be dealt with by the same law. He thought that if the Convention applied to recourse actions, it would in fact often deal with a contractual relationship even though the Convention was intended not to cover this.

Le Président répond que si la convention est applicable, c'est seulement pour les cas où les recours sont extra-contractuels. Il y a évidemment un problème de qualification qui sera peut-être difficile.

Il propose à la Commission de voter pour ou contre la réintroduction dans la convention des recours entre les coauteurs; s'ils étaient réintroduits, il suffirait de biffer le début du 4.

Vote

Par onze voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Etats-Unis, France, Italie, Luxembourg, Portugal, Royaume-Uni, Suède) contre six (Espagne, Grèce, Japon, Pays-Bas, Suisse, Tchécoslovaquie) et quatre abstentions (Canada, Finlande, Irlande, Israël), la proposition tendant à réintroduire les recours entre coauteurs dans la convention est rejetée.

Le texte étant maintenu en ce qui concerne les coauteurs, le Président demande si la Commission veut maintenir le texte relatif à la sécurité sociale.

Mr Philip (Denmark) thought that these words would have to be retained. In Denmark there was an obligato-

ry insurance for persons injured in the course of their employment. He wondered whether this was covered by the words 'national insurance'. He would like it to be so. The Commission was talking about recourse actions between persons liable, but there were also recourse actions between insurance companies and persons liable. Should not the exception be extended to cover that, he asked.

Le Président répond que si les recours entre les responsables ne sont pas couverts, ceux de la compagnie d'assurances ne doivent pas l'être non plus.

Mr Yadin (Israel) thought that the Convention should deal with the actions both by and against national insurance organs. Otherwise, it would be too narrow.

M. Panchaud (Suisse) déclare que les assureurs suisses ont fait remarquer que la fin du 4 n'est pas claire, car on pourrait croire qu'il ne s'agit que des subrogations au profit de la sécurité sociale. Il ajoute que le terme de sécurité sociale est trop restrictif, car il faut couvrir également d'autres cas, tel celui des caisses de secours, qu'elles soient publiques ou privées.

M. Huss (Luxembourg) déclare qu'en matière de sécurité sociale, les organismes délivrent et payent des rentes aux ayants droit et sont parfois subrogés à ceux-ci. Il existe au Luxembourg deux systèmes de subrogation: le système français, où la subrogation a lieu au moment et dans la mesure du paiement, et le système allemand de cession légale qui opère d'avance et transfère le droit à indemnité de la victime à l'assureur. Si on mentionne la subrogation de la sécurité sociale, il faut aussi mentionner la cession légale ou *cessio legis*. D'autre part, la législation de la sécurité sociale prive la victime de toute action contre l'auteur responsable dans la mesure où cette victime bénéficie d'une rente. Il y a même des cas où la victime est privée d'action sans toucher une rente. Il faudrait donc prévoir ces sortes d'exclusions; sinon, elles tomberaient dans le champ de la loi applicable selon la convention, en vertu du No 2 de l'article 6, alors qu'elles doivent en être exclues tout comme la subrogation de la sécurité sociale.

Il faut aussi exclure les actions et recours contre la sécurité sociale, comme les actions et recours à son profit.

M. Schultz (Pays-Bas) signale le problème des actions contre le fonds de garantie. Le fonds indemnise les victimes d'accidents dont l'auteur est inconnu ou insolvable. Les actions et recours du fonds doivent être exclus comme ceux de la sécurité sociale.

Le Président acquiesce.

M. Schwind (Autriche) dit que la *cessio legis* existe aussi en Autriche. Si la subrogation est exclue de la convention, la *cessio legis* doit l'être aussi, bien que cela réduise beaucoup le domaine de la convention.

Le Président répond que le Comité de rédaction cherchera une formule globale.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) demande si l'action contre le fonds de garantie sera exclue au même titre que l'action contre la sécurité sociale.

Le Président dit que oui. Le fonds est un organisme analogue à la sécurité sociale. C'est souvent d'ailleurs un organisme d'Etat.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) répond qu'en Es-

pagne, le fonds de garantie est assimilé à l'assureur. Exclusion de la convention les actions contre le fonds réclamerait sensiblement le champ de la loi applicable. Il s'oppose à cette exclusion.

Le Président fait voter pour ou contre la proposition espagnole tendant à couvrir les recours de la victime contre le fonds de garantie.

Vote

Par 7 voix (Allemagne, Belgique, France, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) contre 4 (Espagne, Irlande, Israël, Italie) et 10 abstentions (Autriche, Canada, Danemark, Etats-Unis, Finlande, Grèce, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Tchécoslovaquie), la proposition est rejetée.

La séance est levée à 13 heures.

Procès-verbal No 12

Séance du mardi 22 octobre 1968

La séance est ouverte à 15 h. 15 sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président ouvre la discussion en signalant que les Doc. trav. Nos 34 et 35 contiennent les dernières propositions du Comité de rédaction. Dès lors, le Doc. trav. No 24 doit être considéré comme nul et non avenu. Il estime que la proposition faisant l'objet du Doc. trav. No 36 ne doit pas être discutée dans le cadre de l'article 1. Il s'agit d'une question d'application de la convention dans les pays à système juridique non unifié et il conviendra d'étudier ce document de travail lorsque la Commission abordera l'article relatif aux clauses fédérales.

Le Président constate que les articles 1 à 6 de l'avant-projet ont été tous examinés. Il reste à étudier l'article 7, qui concerne les définitions à introduire dans la convention. Il se pose un problème: convient-il de maintenir les définitions qui se trouvent à l'article 7? D'autre part, certains Délégués proposent-ils d'introduire d'autres définitions?

Le Président ouvre la discussion sur le chiffre 1 de l'article 7, qui définit le propriétaire d'un véhicule, en demandant si une telle définition est encore utile.

M. Jenard (Belgique) propose de supprimer le chiffre 1 de l'article 7, cette définition n'ayant plus de raison d'être du moment que la Commission a adopté le principe de l'immatriculation.

M. de Nova (Italie) estime que si la position du propriétaire est évoquée dans la convention, il serait utile d'en avoir une définition.

Le Président rappelle qu'on avait prévu une définition du propriétaire dans l'ancien système établi par l'avant-projet de convention, soit le système de la résidence habituelle. Mais le principe de l'immatriculation ayant été adopté, cette définition devient inutile.

M. Crépeau (Canada) déclare que sa délégation se rallie à la proposition de M. Jenard.

Le Président demande à la Commission de voter sur la question suivante: faut-il supprimer la définition du propriétaire contenue dans le chiffre 1 de l'article 7?

Vote

Par 16 voix (Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, France, Irlande, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie) et 1 abstention (Royaume-Uni), la suppression du chiffre 1 de l'article 7 est adoptée.

Le Président ouvre la discussion sur la seconde définition de l'article 7, à savoir celle de la résidence habituelle d'une personne morale.

M. Jenard (Belgique) propose de supprimer également la définition de la résidence habituelle d'une personne morale. Dans la structure actuelle du projet, cette définition ne présente plus qu'un intérêt très relatif.

M. Beitzke (Allemagne) estime qu'il convient de maintenir cette définition, car il peut arriver qu'une personne morale subisse un dommage dans un accident.

Le Président estime pour sa part que cette définition ne se justifie plus; d'autre part, on se heurte à la difficulté de la distinction entre le siège social et sa succursale.

Le Rapporteur relève que l'alinéa 2 de l'article 4 de l'avant-projet dit que la loi «applicable à la responsabilité pour les dommages aux véhicules en vertu des articles 2 et 3 régit la responsabilité pour les dommages aux biens transportés par les véhicules». Or si ces biens sont propriété d'une personne morale, cela pose des problèmes. Il estime donc que la convention doit contenir une définition de la résidence habituelle de la personne morale.

Le Président déclare ne pas être d'accord avec cet avis.

M. Beitzke (Allemagne) demande s'il faut, lorsqu'on parle de résidence habituelle, toujours entendre le siège social et ne pas tenir compte des succursales.

M. Panchaud (Suisse) souligne que le chiffre 2 de l'article 7 avait une importance lorsqu'on parlait de la ré-

sidence habituelle du propriétaire du véhicule. Mais comme la Commission a adopté le système de l'immatriculation, cette définition ne se justifie plus.

M. de Nova (Italie) remarque que la résidence habituelle des personnes individuelles est difficile à établir. C'est une question de fait. Cette définition est encore plus difficile pour les personnes morales. Il est d'accord de ne pas retenir le texte de l'article 7, mais il estime que ce sera là une lacune dans la convention.

Le Président demande à la Commission de voter sur la question suivante: convient-il de supprimer la définition contenue au chiffre 2 de l'article 7?

Vote

Par 16 voix (Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Etats-Unis, France, Irlande, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 1 (Suède) la suppression du chiffre 2 de l'article 7 est adoptée.

Le Président constate que l'article 7 a été totalement supprimé.

M. Taborda Ferreira (Portugal) aimerait introduire dans la convention une définition de la victime. Il donne l'exemple suivant: si un couple se promène dans la rue et que l'époux soit tué, la femme, qui se trouve effectivement sur le lieu de l'accident, doit-elle être considérée comme une victime? Mais peut-être est-ce là une question à soumettre au Comité de rédaction, qui pourrait proposer une rédaction de la définition de la victime?

Le Président ne s'oppose pas à cette suggestion, mais remarque que le Comité de rédaction devrait savoir à tout le moins ce qu'il faut entendre par victime. Il estime, pour sa part, qu'il faut entendre par victime une personne qui se trouve sur les lieux de l'accident et qui subit un dommage matériel du fait de celui-ci. Il ne s'agit pas de permettre dans la convention que l'ayant-cause de la victime puisse user de sa qualité de victime éventuelle et venir invoquer sa résidence habituelle.

Mr Philip (Denmark) thought that a definition was unnecessary, but if it were deemed necessary, it should be made clear in the definition that, if a person suffered damage, he was not a victim if he were 'impliqué' merely because he was an author or co-author. He thought a definition was unnecessary because the matter was clear from the Convention itself.

Le Président constate que la Commission est d'accord de remettre cette question au Comité de rédaction. Il ouvre la discussion sur l'article 8 de l'avant-projet, qui concerne les Etats à système juridique non unifié. Il rappelle qu'il y a lieu d'étudier, en rapport avec l'article 8, la proposition du Royaume-Uni contenue dans le Doc. trav. No 36.

M. de Nova (Italie) estime que la discussion sur l'article 7 n'est pas terminée et il voudrait introduire dans la convention d'autres définitions, par exemple, celle du lieu du délit, ou celle de l'immatriculation, etc.

Le Président pense qu'il n'est pas indiqué de donner dans la convention de définitions sur ces points-là. Il donne la parole à M. Newman en lui demandant de commenter les Doc. trav. Nos 32 et 36.

Mr Newman (United Kingdom) explained Working Documents Nos 32 and 36. The amendments suggested in them would only apply to States having a federal system, or composed of units with different systems of law. He considered article 8 of the draft Convention to be unsuitable for federal or multiple States of this kind. The first proposal in Working Document No 32 was definitive. Article 2 of the draft Convention referred to the law of the State where the accident occurred; it was necessary to identify the particular State in a federal system. The first amendment in Document No 32 defined the relevant law as that of the relevant territorial entity of that State having its own legal system. He gave as examples, the various states of the United States, and the provinces of Canada. He thought this to be only a drafting matter.

The purpose of the second provision in Working Document No 32 was to enable Federal States to apply the Convention to their different component units. He pointed out the difficulties which would occur in the United Kingdom or Canada, where the Convention would not be immediately applicable to the whole of the territory. A provision in common form, such as article 18 of the Divorce draft Convention, was necessary to provide for the separate application of the Convention to the units of a Federal State.

The third amendment in Working Document No 36 was more complex. The Convention was not intended to bind the internal affairs of a State. For example, if the United Kingdom and France had ratified the Convention, an accident involving cars in England and Scotland should not be governed by the Convention, and there would be no international obligation in respect of France that the Convention would apply to this case. It would be contrary to normal treaty practice. He thought this provision should be placed in article 1, dealing with exceptions to the Convention of matters with no international element, rather than in article 8. Thus, the United Kingdom would not be obliged to alter the internal law for accidents in England, involving English nationals. The point of the proposal was that internal matters should be excluded from the Convention.

Mr Read (Canada) disagreed with the first proposition of Working Document No 32, after careful consideration of the meaning of the word 'State'. He pointed out that there was no law of Canada on the subject of the Convention, and that all tort law was provincial. The clause would be meaningless in respect of Canada. He preferred the present form of article 8. He pointed out that Canada insisted on having a 'Federal State' clause, as in article 18 in the Convention on the Recognition of Divorce, and explained that in Canada, the treaty-making power was exclusively federal, but that this power, as far as the present Convention was concerned, had to be implemented in each province by the provincial legislature, and the only method of proceeding under the Federal State Clause was at the request of the province. As each province decided to give effect to a convention, the Federal Parliament, under the Federal State Clause, would notify the Ministry of Foreign Affairs in the Netherlands.

Mr Newman (United Kingdom) found difficulty in following Mr Read's criticism of the first proposition in Working Document No 32. The amendment he proposed was designed to clarify the situation where there were no general law of a particular State, such as in Canada. Mr Newman could not approve the proposed system of reservations in preference to a general provision. The normal practice of countries was only to bind themselves internationally. He thought the Canadian

proposition, that a State should bind itself internally, inappropriate, as a treaty was unnecessary to regulate internal affairs; this could be done by the internal legislatures.

Mr Reese (United States) supported the United Kingdom view. He saw little to choose between the present article 8, and the amendment, though possibly the amendment was better. He referred to Working Document No 36 and hoped that such an amendment could be included in the Convention for the reasons Mr Newman had given. He would think it very odd as a matter of treaty practice and of international law, for the United States in a treaty with France to bind itself to apply the Convention to accidents involving cars from California and Nevada.

M. Schwind (Autriche) propose que les Etats à système juridique non unifié se mettent d'accord sur une proposition commune.

M. Schultz (Pays-Bas) se déclare d'accord avec M. Schwind. Mais il tient à souligner que ce problème peut également concerner les autres Etats. Il donne l'exemple d'un Hollandais, avec résidence habituelle aux Pays-Bas qui, comme passager bénévole, se trouve dans un véhicule immatriculé en Angleterre. Si ce véhicule est impliqué dans un accident en Ecosse dans lequel aucun autre véhicule n'est impliqué, la convention ne s'appliquerait pas si l'on adopte le texte proposé par le Royaume-Uni.

Le Président estime que cela n'est pas le cas, car de toute façon la proposition de M. Newman couvre cette hypothèse.

M. Crépeau (Canada) soutient également la proposition de M. Schwind; il souligne que les observations faites par M. Newman conviennent peut-être à la Grande-Bretagne, mais que le problème est différent aux Etats-Unis et au Canada, car dans ces derniers pays, cette matière est du ressort exclusif des provinces. Le Canada a tout intérêt que la convention s'applique également dans les relations internes entre provinces.

M. Taborda Ferreira (Portugal) se rallie à l'opinion de M. Reese et estime que l'amendement proposé par le Doc. trav. No 36 n'est pas utile, car il va sans dire que, par exemple, aux Etats-Unis, on n'appliquera pas la convention pour les cas internes. D'autre part, la proposition présente un certain danger, car elle nuit à l'équilibre de la convention.

Le Président souligne qu'il ne faut pas empêcher un Etat d'aller plus loin que la convention en insérant une clause qui lui interdise de le faire. Il renvoie cette question à un Comité ad hoc.

Il reste un autre problème à étudier, très important, celui du champ d'application de la convention. Il rappelle le contenu du Doc. trav. No 29. L'un des grands soucis de la Conférence de La Haye a toujours été de dépasser le cadre des Etats contractants pour arriver à mettre sur pied des règles qui remplacent le droit international privé des différents Etats signataires. Le problème est dès lors de savoir s'il est possible d'insérer dans la convention une clause d'après laquelle les Etats signataires s'engageraient à introduire les dispositions du traité dans leurs propres règles de droit international privé. Ce serait donner à la convention le maximum d'étendue.

M. de Nova (Italie), considérant l'importance et l'éten-

due de cette convention, souhaite qu'elle ne joue pas seulement entre les Etats, mais qu'elle devienne également partie intégrante des règles internes de chaque Etat. Toutefois il pourrait être prudent, pour rendre la ratification plus aisée aux Etats, de suivre l'alternative indiquée par le Secrétaire général (Doc. trav. No 29) qui consiste à admettre la possibilité d'une réserve sur ce point. Pour sa part, en définitive, il serait satisfait simplement par l'acceptation de sa proposition (Doc. trav. No 25) d'insérer une clause relative à l'ordre public dans le projet. Il remarque que la formule qu'il propose est celle qui figure à l'article 7 de la Convention de La Haye sur la forme des testaments.

M. Jenard (Belgique) estime qu'il faut faire de cette convention une loi uniforme, sans quoi on instaurerait dans chacun des pays, deux systèmes de droit international privé en la matière, l'un conventionnel, l'autre de droit commun. Or, il n'y a aucun intérêt à soumettre la convention à la réciprocité. Si, par exemple, deux véhicules immatriculés dans un pays ont un accident dans un autre pays, on ne voit pas pourquoi, par exemple, le juge de l'Etat d'immatriculation devrait se préoccuper du tout de savoir si l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu a également ratifié la loi uniforme. En outre, les assureurs ont fait observer qu'il était parfois difficile de connaître rapidement le dernier état des ratifications, les différentes dates d'entrée en vigueur, etc. Il semble donc qu'en faisant de la convention une loi uniforme on facilite grandement son application.

M. Taborda Ferreira (Portugal) souligne que le principe de la loi uniforme est le système habituel des Conventions de La Haye.

Mr Newman (United Kingdom) said that the United Kingdom delegation agreed with the remarks of Mr Jenard. He emphasized the importance of uniformity and said that as this Convention was not based on reciprocity, but intended for general convenience, the distinction between persons having their habitual residence in a Contracting State or in a non-Contracting State would unnecessarily complicate the law.

Le Président relève que ce point est lié à un autre problème: il indique que le Secrétaire général a simplement fait valoir que la limitation qui pourrait être envisagée serait de dire que la convention ne joue que lorsque la loi qu'elle désigne est celle d'un Etat signataire. Cela éviterait d'appliquer la loi d'un Etat tiers dont le système juridique n'est pas connu.

Il rappelle la proposition de M. de Nova, qui pourrait être formulée dans la convention de deux façons:

- a soit limiter celle-ci aux Etats signataires;
- b soit admettre le système de la loi uniforme en général, tout en réservant aux Etats la possibilité d'appliquer l'ordre public.

M. de Nova (Italie) ne souhaite pas l'insertion d'une clause de réserve dans la convention, mais il pense qu'il faudrait prévoir un article ayant trait à l'ordre public. Il serait même hardi d'établir une convention de cette importance, sans prévoir l'appel à l'ordre public. Il propose d'utiliser la même formule qui se retrouve dans presque toutes les Conventions de La Haye.

Mr Yadin (Israel) referred to the two suggested limitations to the Convention of Mr de Nova and of the Secretary-General. He thought the two quite different

and could agree only to that of Mr de Nova. He pointed out, however, that 'ordre public' could apply both to Contracting and non-Contracting States. It could be included *expressis verbis*, or it could be considered to apply automatically. With respect to the limitation envisaged by the Secretary-General, he could see no validity in the distinction between Contracting and non-Contracting States. The reason given, that there could be laws with which the forum was not familiar was unconvincing because familiarity with foreign law did not depend upon whether or not the State was a Contracting State. Once agreement had been generally reached to have as large an application of the Convention as possible, the distinction became irrelevant.

Le Président se déclare d'accord avec M. Yadin.

Le Rapporteur se demande quelle est la nécessité pratique d'avoir une règle spéciale sur l'ordre public.

Le Président estime que l'ordre public peut intervenir dans l'hypothèse où la loi de l'immatriculation qui devrait s'appliquer à l'accident consacrerait un principe fondamentalement différent de la loi du for.

M. Panchaud (Suisse) souligne que c'est une règle générale du droit international privé que de pouvoir appliquer l'ordre public. Il estime que si une clause spéciale est insérée dans la convention, le juge serait tenté d'abuser de l'ordre public. Il n'est donc pas nécessaire d'inciter le juge à faire appel à ce principe.

M. de Nova (Italie) rappelle que dans les autres Conventions de La Haye, on a toujours prévu une clause concernant l'ordre public, bien que ce principe soit consacré en droit international privé.

Mr Philip (Denmark) supported the views of Mr Panchaud. He thought that in quite extraordinary cases the judges would in any case apply the clause. If a public policy clause were inserted, there was the danger that whenever the measure of damages varied, or the kind of damages was unfamiliar to another country, the clause would be invoked. Such clauses were often used because of a lack of tolerance. He thought the omission of the clause would be a sign of great progress.

M. Crépeau (Canada) déclare avoir été impressionné par ce qu'a dit M. Panchaud. Mais il se pose une question: si la convention devient une loi uniforme, la notion d'ordre public pourrait-elle alors jouer dans ce cas?

Le Président relève qu'un juge garde de toute façon la possibilité du recours à l'ordre public. Il estime qu'il convient de mettre deux questions au vote:

- 1 La Commission désire-t-elle faire de la convention une loi uniforme, sans restrictions?
- 2 Cette convention devrait-elle contenir une clause relative à l'ordre public?

M. de Nova (Italie) demande au Président de vouloir bien intervertir les deux votes, car si le second point est rejeté, il lui sera possible alors de voter en faveur d'une réserve dans la convention.

Le Président relève qu'il n'y a pas de priorité entre les deux votes et il accède à la demande de M. de Nova. Il demande donc à la Commission de voter sur la question suivante: convient-il que la convention contienne une réserve relative à l'ordre public, tel que le propose le texte du Doc. trav. No 25?

Vote

Par 6 voix (Autriche, Belgique, Danemark, Portugal, Suède, Suisse) contre 5 (Allemagne, France, Italie, Luxembourg, Pays-Bas) et 8 abstentions (Canada, Etats-Unis, Irlande, Israël, Japon, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie), la proposition d'insérer dans la convention une clause sur l'ordre public est rejetée.

M. Eijssen (Pays-Bas) demande qu'il soit inséré dans le Rapport que le vote doit être interprété dans ce sens que pour l'application de la présente convention la possibilité du recours à l'ordre public existe quoique la convention ne contienne pas de réserve y relative.

Le Président confirme ce point de vue.

Le Président passe au second vote et demande à la Commission de se prononcer sur la question suivante: la convention sera-t-elle une loi uniforme sans aucune restriction?

Vote

Par 13 voix (Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, France, Irlande, Israël, Luxembourg, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 1 (Etats-Unis) et 5 abstentions (Autriche, Italie, Japon, Pays-Bas, République Arabe Unie), le principe de la loi uniforme sans restriction est adopté.

Mr Yadin (Israel) referred to the vote which had just been taken, and explained that it necessarily involved approval of the proposals in Working Document No 5. He repeated his request to the drafting Committee, that they make clear whether or not the Convention applied to Contracting States and to non-Contracting States.

Le Président souligne que les mots «loi uniforme» ne figureront pas dans le texte de la convention.

M. Museux (France) désirerait qu'on ne reprenne pas la clause figurant dans la convention sur la vente internationale, cette clause ayant donné des difficultés dans son Pays.

Le Président estime que c'est là une question de rédaction.

Il reste à examiner un dernier point, à savoir la proposition de la délégation danoise relative à une clause de sauvegarde concernant le transport international des passagers et des marchandises, telle qu'elle se trouve dans le Doc. trav. No 33

La séance est suspendue à 16 h. 45 et reprise à 17 h.

Mr Philip (Denmark) reminded the Commission that on the first day of the Conference it had been agreed that there must be a saving clause for the CMR Convention and for the proposed CVR Convention; Working Document No 33 contained such a saving clause. To deal with the point made by the Dutch Delegate, that a convention might apply to only one aspect of a particular case and not to the whole case, he reformulated Working Document No 33 to read as follows: 'This Convention shall not affect conventions regulating the international carriage of passengers or goods by road'.

Le Président demande s'il convient d'entendre par là uniquement les conventions actuelles, ou également les conventions futures.

M. Philip ayant répondu qu'il faut également entendre les conventions futures; le Président estime nécessaire alors de le préciser.

M. de Nova (Italie) pense qu'on pourrait rédiger le texte en disant que «les conventions particulières sur le transport des marchandises par route pourraient déroger à la présente Convention».

Le Président relève que le problème est le suivant: la convention ne s'applique qu'aux transports extra-contractuels. Or, il se trouve que certaines conventions particulières touchent aussi au caractère extra-contractuel des transports. C'est avec ces dernières conventions que celle actuellement projetée risque d'entrer en conflit.

Le Secrétaire général estime qu'il n'y a rien de plus fâcheux que les conflits entre conventions. Il faut absolument les éviter. Il pense donc qu'il serait nécessaire d'introduire dans la convention une clause qui précise ce point.

Le Président se demande alors s'il convient de limiter une telle clause aux seules conventions relatives au transport. Ne conviendrait-il pas plutôt d'essayer de trouver une clause de sauvegarde générale?

M. Taborda Ferreira (Portugal) estime qu'une formule telle que contenue à l'article 25 de la convention sur les notifications conviendrait parfaitement au présent texte.

M. Jenard (Belgique) se déclare également d'accord avec cette formule, mais on pourrait envisager d'ajouter les mots: «et notamment en ce qui concerne les transports».

M. Schultsz (Pays-Bas) se demande s'il ne serait pas utile de trouver une clause générale qui englobe aussi les risques nucléaires.

M. Taborda Ferreira (Portugal) relève qu'effectivement la question des risques nucléaires n'est pas couverte par la formule de l'article 25 de la Convention sur les notifications.

Mr Philip (Denmark) said that he would not insist on the wording of his proposed draft if a better one could be found. However, he pointed out that in the drafting of the present Convention the Delegates had not been and should not be guided by the thought that any other convention in the same field should prevail over this Convention. If this were the case, two States without further formality could decide they no longer wished to adhere to the present Convention and conclude a convention on the same topic between themselves.

Le Président demande à la Commission de voter sur la question suivante: faut-il introduire dans la convention une clause générale inspirée de l'article 25 de la Convention sur les notifications, ou faut-il s'en tenir uniquement aux transports?

Vote

Par quinze voix (Autriche, Belgique, Etats-Unis, France, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas,

Portugal, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie) et quatre abstentions (Allemagne, Canada, Danemark, Irlande), la Commission se prononce pour l'adoption d'une formule générale.

Le Président attire l'attention des Délégués sur l'article 26 de la Convention sur la reconnaissance et l'exécution des jugements; il estime que c'est là une très bonne formule et un excellent modèle.

Il constate que la première lecture de l'avant-projet de la convention est ainsi terminée.

Il convient maintenant d'entreprendre la seconde lecture, soit d'étudier les textes qui ont été préparés par le Comité de rédaction et qui se trouvent aux Doc. trav. Nos 34 et 35.

Le Rapporteur désirerait, avant d'aborder la deuxième lecture, examiner la question de savoir si les parties ont la possibilité de choisir la loi applicable et s'il faut régler ce problème dans la convention.

Le Président estime qu'il ne faut pas régler cette question dans la convention, car cela dépend uniquement de la loi du for. En cette matière, les lois nationales des Etats varient et il n'est pas possible de régler cela dans un traité.

Le Président constate que les Délégués sont d'accord de ne rien mettre dans la Convention à ce sujet.

Le Rapporteur demande encore s'il y a une objection à ce que les parties tombent d'accord sur la loi applicable après l'accident.

Le Président estime que cela n'est pas possible. Il ouvre la discussion sur les articles 2 à 5 de l'avant-projet, tels qu'ils se trouvent dans les Doc. trav. Nos 34 et 35.

Il constate que l'article 2 est adopté à l'unanimité et passe à l'article 3.

Il expose que le Comité de rédaction avait tout d'abord essayé de faire une disposition condensée et de recourir à une formule unique couvrant plusieurs hypothèses. Mais le Comité s'est très vite aperçu que la tâche était trop difficile. Il était donc nécessaire de faire un article qui envisage les différentes hypothèses. Celles-ci ont été envisagées sous trois aspects:

- a tout d'abord le cas où un seul véhicule est impliqué;
- b puis le cas où plusieurs véhicules sont impliqués;
- c enfin le cas où un ou plusieurs véhicules et d'autres personnes extérieures à ceux-ci sont impliqués dans l'accident.

M. Schultsz (Pays-Bas) relève une différence entre le texte français et anglais. Il n'y a pas, dans le texte français, d'équivalence au texte anglais «at the place of the accident».

M. Jenard (Belgique) estime qu'au troisième alinéa de la lettre a il conviendrait de ne pas dire «toute autre victime», mais «toute autre personne».

Mr Yadin (Israel) regretted that so little time had been given to study the Working Documents Nos 34 and 35. In paragraph a he had expected to see the second alternative before the first. In the third paragraph of a he wondered 'which other victim' was referred to, whether he was inside or outside. In respect of the words in the first paragraph, 'at the place of

the accident', he pointed out that this phrase was not in the French text and had no meaning in the English text. He thought it should be deleted from the English text.

Une discussion générale s'engage sur la lettre *a* de l'article 3, discussion à laquelle prennent part le **Président, le Rapporteur, MM. Jenard, Panchaud, Tabor-da Ferreira, Beitzke, Huss et Eijssen**, d'où il ressort qu'il conviendrait de modifier la troisième partie de ce paragraphe comme suit: «A l'égard du détenteur, du conducteur, du propriétaire ou d'une autre personne ayant un droit sur le véhicule». Mais cela impliquerait de modifier l'ordre de la lettre *a*.

Le Président constate que cette nouvelle rédaction est adoptée par les Délégués.

Il passe à l'examen des lettres *b* et *c* des Doc. trav. Nos 34 et 35.

M. Mourenza (Espagne) se demande si le dernier alinéa de la lettre *a* est bien placé. Il pense que ce texte est en relation avec les trois lettres du Doc. trav. No 34 et qu'il conviendrait donc de l'insérer dans le chapeau de cet article.

Mr Quigley (Irlande) pointed out that in the last paragraph of *a* and the first line of *b* it would be grammatically more correct to say 'when there are two or more', than 'when there is more than one'. The meaning was the same.

Mr Yadin (Israël) felt that a more logical way of drafting paragraphs *a* and *b* would be to consider first cases involving one vehicle, and then to consider cases involving more than one vehicle all of which were to be registered in the same State. He failed to understand paragraph *c*.

Le Président déclare que le Comité de rédaction avait essayé l'autre formule, mais que cela était devenu totalement incompréhensible.

Mr Yadin (Israël) said that he would not insist on the point. He wondered what was intended to be regulated by paragraph *c*, because in paragraph *a* everything was dependent on the victim, but in *c* a new concept was introduced – that of persons who were not victims – to which all subsequent persons were assimilated.

Le Président explique que la lettre *c* de l'article 3 envisage l'hypothèse dans laquelle il y a, comme coauteurs de l'accident, non seulement un ou des véhicules, mais également des personnes extérieures à ces véhicules. Il avait été entendu que, dans ce cas, il fallait maintenir l'unité des lois applicables. Or la dernière phrase de la lettre *c* s'explique par le fait que la personne qui est coauteur de l'accident peut en même temps être victime. Le Comité n'a pas voulu mettre en cause l'unité de la loi applicable, sous prétexte que le coauteur est également victime.

Mr Yadin (Israël) said that he had understood the Chairman's explanation, but did not see the explanation formulated in paragraph *c*. The detail which justified the whole paragraph had been removed and he wondered why there were no references to the co-author.

Le Président explique que ni le Comité de rédaction, ni la Commission, n'ont jamais voulu employer le mot «coauteurs». Constatant que l'article 3 donne lieu à de nombreuses interventions, le Président lève la séance à 18 h. 05.

Documents de travail Nos 37 à 39

Distribués le 23 octobre 1968

No 37 – Proposal of the Israeli delegation for alternative wording of articles 2 and 3

Article 2

Subject to the provisions of article 3 the applicable law shall be the internal law of the State in which the accident occurred.

Article 3

Where the vehicle involved in the accident was registered in a State other than that in which the accident occurred the internal law of the State of registration shall be applicable –

1 to claims of the driver or any person entitled to the vehicle whether as owner, holder or otherwise;

2 to claims – not covered by paragraph 1 – of a victim who at the time of the accident was riding in the vehicle, unless his habitual residence was at that time, in the State in which the accident occurred;

3 to claims of a victim who was outside the vehicle if his habitual residence was, at the time of the accident, in the State of registration.

In case of two or more victims, the applicable law shall be determined separately for each of them.

Where two or more vehicles were involved in the accident, the provisions of the preceding paragraph shall apply only if all were registered in the same State. Where the accident gives rise to claims against one or more persons who were outside the vehicle or vehicles, the provisions of the preceding paragraphs shall apply only if the habitual residence of that person or all those persons was, at the time of the accident, in the State of registration.

No 38 – Proposition de la délégation luxembourgeoise

Modifier comme suit le début de l'article 6 de l'avant-projet:

La loi déclarée applicable détermine notamment:

1 sous réserve des effets de décisions répressives, les conditions et l'étendue de la responsabilité;

2 ...

Article 6

La victime et les autres personnes lésées ont droit d'agir directement contre l'assureur du responsable si un tel droit leur est reconnu par la loi applicable en vertu des articles 2, 3 et 4.

Si la loi de l'Etat d'immatriculation, applicable en vertu des articles 3 et 4, ne connaît pas ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi interne de l'Etat de l'accident.

Si aucune de ces lois ne connaît ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi du contrat d'assurance.

Article 6

The victim and any other persons injured shall have a direct right of action against the insurer of the person liable if they have such a right under the law applicable according to articles 2, 3 and 4.

If the law of registration is applicable under article 3 or 4 and that law accords no such right, a right shall exist if it is provided by the internal law of the State where the accident occurred.

If neither of these laws accords any such right, it shall exist if it is provided by the law governing the contract of insurance.

Article 7

La loi applicable détermine notamment:

- 1 les conditions et l'étendue de la responsabilité;
- 2 les causes légales d'exonération, de limitation et de partage de la responsabilité;
- 3 l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation;
- 4 les modalités et l'étendue de la réparation;
- 5 la transmissibilité du droit à réparation;
- 6 les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi;
- 7 la responsabilité du commettant du fait de son préposé;
- 8 les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration d'un délai, y compris le point de départ, les causes d'interruption et de suspension.

Article 7

The applicable law shall determine, in particular -

- 1 the grounds, conditions and extent of liability;
- 2 the grounds of immunity and of limitation of liability, and the division of liability;
- 3 the existence and the kinds of damage which may be subject to reparation;
- 4 the kinds and the extent of reparation;
- 5 the question whether a right to reparation may be assigned or inherited;
- 6 the persons suffering damage who have a claim to recovery in their own right;
- 7 the liability of a principal for the acts of his agent or of a master for the acts of his servant;
- 8 prescription and limitation, including the rules relating to the commencement of a period of prescription or limitation and the interruption and suspension of this period.

Article 8

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 extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

Article 8

This Convention shall not prevail over other conventions in specialized fields to which the Contracting States are or may become Parties and which contain provisions concerning non-contractual liability arising out of a traffic accident.

Article 9

L'application des règles de la présente 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.

Article 9

The application of the provisions laid down in the present Convention shall be independent of any requirement of reciprocity. The Convention shall be applied even if the applicable law is not that of a Contracting State.

Séance du mercredi 23 octobre 1968

La séance est ouverte à 10 h. sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président propose à la Commission de reprendre l'étude du Doc. trav. No 34. La veille le texte a été étudié jusqu'au c inclus de l'article 3. Le Président demande à la Commission si elle approuve le texte.

Mr Yadin (Israel) introduced his proposals in Working Document No 37 which consisted of an additional wording for articles 2 and 3. He suggested that this text be handed to the drafting Committee, and hoped that it might be of some help to them.

He referred to the final phrase in paragraph c of article 3 'This is so even if these persons are also victims of the accident'; he considered that this added nothing to the meaning, in view of the wording of the first sub-paragraph in paragraph a.

Le Président acquiesce.

M. de Nova (Italie) souscrit à l'opinion de M. Yadin.

Le Rapporteur estime au contraire que la phrase est utile. Normalement la loi est déterminée séparément entre les victimes, selon la règle de pluralité. Lorsque la victime est coauteur, on revient à l'unité. La phrase incriminée rappelle ce principe.

Le Président demande si l'on peut trouver une hypothèse où la suppression de la fin du c changerait quelque chose.

M. Jenard (Belgique) pense que cette phrase est utile pour marquer le retour à l'unité. Il donne l'exemple suivant: aux Pays-Bas un véhicule belge renverse deux piétons dont l'un réside aux Pays-Bas, l'autre en Belgique. La loi applicable à l'égard de celui-ci est la loi belge; à l'égard de celui-là, la loi hollandaise. Mais si le piéton hollandais est coauteur, on revient à la *lex loci* dans les rapports entre toutes les personnes. La fin du c souligne cette règle d'unité.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) pense également que cette dernière phrase est utile pour éclairer le sens de l'alinéa. Si on la biffait, le texte deviendrait incompréhensible. C'est un élément d'interprétation très utile.

Le Président répond qu'à son avis la phrase n'ajoute rien. Mais si elle éclaire le sens de l'alinéa, on peut la maintenir sans inconvénient.

M. de Nova (Italie) estime que la phrase n'est pas nécessaire, mais qu'elle est utile.

M. Schultsz (Pays-Bas) adhère à la remarque du Délégué espagnol.

M. Panchaud (Suisse) indique, à propos du mot «impliqué», que si la loi suisse utilise ce terme pour les personnes et les véhicules, c'est afin d'éviter les termes trop précis de coauteur ou responsable.

M. Eijssen (Pays-Bas) souhaite une précision sur le sens de l'expression «véhicule impliqué». Faut-il entendre victime ou coauteur ou les deux à la fois? Il rappelle que dans la séance d'hier, ce terme a été interprété successivement de deux façons contradictoires.

Le Président répond que dans l'article premier le terme «impliqué» est neutre, c'est-à-dire que le véhicule peut être à la fois auteur ou victime. Au contraire dans l'article 3, le terme «impliqué» sous-entend une responsabilité au moins apparente. De toute façon, il faudra éliminer cette disparité et chercher un autre terme.

M. Panchaud (Suisse) ajoute que le mot «impliqué» a une coloration plus neutre que celui de «responsable». Une personne impliquée dans un accident est celle qui a éventuellement des comptes à rendre et qui pourra être inquiétée. La loi suisse distingue deux catégories: les personnes impliquées dans l'accident, auxquelles *prima facie* il y a des reproches à adresser; les témoins auxquels *a priori* on n'a aucun reproche à adresser.

Mr Newman (United Kingdom) wished to point out that the word 'involved' did not cause the same problems in English.

Le Président répond que l'équivalent français de «involved» est «concerné». Ce dernier terme est parfaitement neutre. Si dans le texte français on utilise le mot «impliqué», il faut trouver un autre mot anglais.

Le Président demande à M. Yadin s'il veut maintenir sa proposition pour un examen par la Commission ou s'il préfère la transmettre au Comité de rédaction.

Mr Yadin (Israel) repeated that he was not submitting his text as a counter-proposal, but merely hoped that it would be of help to the drafting Committee when they attempted to reformulate the texts, in the light of the remarks made during the preceding day. The problem of the words 'impliqué' and 'involved' was one of the matters that the text attempted to solve.

Le Président remercie M. Yadin. Son texte sera transmis au Comité de rédaction.

M. Huss (Luxembourg) souhaite que tout le texte soit au présent, comme cela avait été admis hier. Il signale qu'on a utilisé l'imparfait dans le a de l'article 3: «si elle avait sa résidence habituelle», etc.

Le Président répond que l'imparfait a été utilisé à dessein, parce qu'on se reporte au moment de l'accident pour savoir si à cette date la victime avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

Le Président propose à la Commission d'étudier le dernier alinéa de l'article 3: «Pour les véhicules non immatriculés ou ayant plusieurs immatriculations, l'Etat du stationnement habituel est censé être l'Etat d'immatriculation. Il en est de même lorsque ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient au moment de l'accident leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation» (Doc. trav. No 34).

Le Président signale une divergence entre le texte anglais et le texte français. Le texte français a été modifié

parce que le Secrétaire général avait proposé que l'Etat du stationnement habituel fût fictivement réputé être celui de l'immatriculation. Mais le Comité de rédaction est assez hostile à cette suggestion; il désapprouve les fictions juridiques.

M. Museux (France) souhaite que le texte français soit aligné sur le texte anglais, car la deuxième phrase n'est pas très claire. Il vaut mieux dire «la même loi s'applique» plutôt que «il en est de même».

Mme Krispi (Grèce) préfère qu'on dise «est substitué» au lieu de «est censé». Il faut éviter les fictions.

Le Président fait voter sur la proposition tendant à modifier le dernier alinéa de l'article 3 en substituant «remplace» à «est censé être».

Vote

A l'unanimité (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Espagne, Etats-Unis, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suède), cette proposition est adoptée.

Le Président propose à la Commission d'aborder l'étude de l'article 4, qui concerne les dommages aux biens transportés.

M. Jenard (Belgique) propose de déplacer l'expression «en vertu des articles 2 et 3» pour l'insérer aussitôt après les mots «la loi applicable».

Le Président acquiesce.

Mr Newman (United Kingdom) asked what was the significance of the words in square brackets.

Le Président répond qu'on avait envisagé de dire «du fait de l'accident», pour exclure les dommages sans rapport avec l'accident. Mais cette précision semble inutile.

M. de Nova (Italie) souhaite que le texte entre crochets soit biffé.

Mr Newman (United Kingdom) said that he did not like the term 'passenger/victim', and preferred to use the words 'passenger who is a victim'.

Le Président ajoute qu'en français aussi il faudrait dire «passager qui est victime».

Une discussion s'engage entre **le Président, M. Crépeau** et **M. Jenard**, d'où il résulte que l'expression préférable serait: «passager, victime de l'accident».

M. de Nova (Italie) estime qu'une symétrie parfaite entre les textes français et anglais n'est pas nécessaire, pourvu que les sens concordent.

Mr Yadin (Israel) said that paragraph 2 of article 4 applied the rules governing the liability of damage to vehicles which had been made in articles 2 and 3 to certain goods. Articles 2 and 3, however, made no direct mention of the rules applicable to damage to vehicles, and he thought that some clarification would be of some help. Secondly, he said, that under article 4, if one made a

journey and one's suitcase was carried in the same bus, paragraph 1 would cover any damage, but if by chance the suitcase were carried in a second bus, then paragraph 2 of article 4 would apply. If this point had already been decided upon, then, of course, he accepted it, but he hoped that the drafting Committee could avoid this somewhat strange result.

Le Président répond qu'il en a été décidé ainsi par la Commission. Ces questions ont été tranchées par trois votes.

M. Eijssen (Pays-Bas) demande si l'article 3 inclut les dommages aux véhicules.

Le Président dit que oui.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) juge mal rédigés les deux alinéas de l'article 4, car tous deux renvoient aux articles 2 et 3.

Le Président, pour expliquer le sens de l'article 4, donne l'exemple suivant. Un accident a lieu en Hollande entre deux véhicules belges. A bord d'un des véhicules est un passager hollandais. L'alinéa premier de l'article 4 indique que la loi applicable aux bagages de ce 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 la loi belge.

M. Berreiros Mourenza (Espagne) pense que l'article 4 ne sert donc qu'à renvoyer aux articles 2 et 3. Le texte est très compliqué pour dire très peu.

Le Président répond que le Comité de rédaction n'a pas trouvé de texte plus satisfaisant pour exprimer ce que la Commission avait décidé.

M. Eijssen (Pays-Bas) demande si l'article 4 est une réglementation à part, hors de l'article 3.

Le Président dit que oui. La seule difficulté est que l'article 4 se réfère à l'article 3 pour déterminer la loi applicable.

M. Jenard (Belgique) suggère, pour la rédaction de l'alinéa 2 de l'article 4: «La loi applicable en vertu des articles 2 et 3 à l'égard du propriétaire du véhicule, victime de l'accident, régit la responsabilité pour les dommages aux biens transportés par le véhicule, autres que ceux visés à l'alinéa précédent».

Le Président met aux voix le texte proposé par **M. Jenard**.

Vote

Par 13 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Espagne, France, Grèce, Israël, Luxembourg, Pays-Bas, République Arabe Unie, Suède, Suisse) contre 2 (Italie, Royaume-Uni) et 5 abstentions (Danemark, Etats-Unis, Irlande, Japon, Portugal), cette proposition est adoptée.

Le Président informe la Commission que le Comité de rédaction a essayé de rédiger un texte spécial pour les dommages aux biens situés hors du véhicule. Ce texte formerait un alinéa 3 de l'article 4.

La Commission s'est prononcée en faveur de la *lex loci* pour ces biens extérieurs au véhicule. Or, parmi ces biens,

il peut y avoir les vêtements d'une personne. On risque d'aboutir à des situations incohérentes. Dans un même accident survenu à une même personne, on appliquerait une certaine loi pour les dommages corporels (loi déterminée par la résidence de la victime et le lieu d'immatriculation du véhicule) et une autre loi pour les dommages matériels (*lex loci*). Ce résultat est particulièrement choquant lorsque le dommage est survenu aux vêtements ou aux autres effets personnels de cette personne. Il a semblé nécessaire au Comité de rédaction de prévoir une règle spéciale pour les dommages aux effets personnels.

M. de Nova (Italie) rappelle avoir donné l'exemple d'un dommage à la personne, accompagné d'un dommage à une maison. Ce sont là deux choses très différentes. En revanche, s'il ne s'agit que d'effets personnels, l'application d'une même loi est raisonnable.

Mr Yadin (Israël) thought that it would be better not to do anything to the text under consideration. The Chairman had already explained that both articles 2 and 3 related to any damage. The only exception needed was that in article 4, concerning goods transported in the vehicle.

Le Président répond que les articles 2 et 3 couvrent les dommages aux personnes et aux véhicules. Mais les dommages aux biens autres que les véhicules devaient être couverts par l'article 4. Si cependant l'article 4 ne couvre que les dommages aux biens transportés, sans parler des biens hors du véhicule, ceux-ci seront régis par le droit commun des articles 2 et 3. Si donc on veut que les dommages aux biens extérieurs au véhicule soient couverts par l'article 4, il faut un alinéa 3 dans ce texte.

Mr Quigley (Irlande) said that he would like to see this exception dealt with. He understood the proposition to say that if an Irishman were injured by an Irish car in The Hague, then Irish law would apply to the damage suffered by a broken leg and Dutch law to that suffered by the breaking of a camera. He would like to see this inconvenient result avoided.

Le Président répond que si on ne dit rien dans l'article 4, la loi néerlandaise s'appliquera aux dommages causés à l'appareil photographique.

M. Museux (France) rappelle que cette question a déjà été tranchée par un vote de la Commission.

Le Président demande à la Commission si elle veut rouvrir la discussion sur ce point malgré son vote antérieur en faveur de la *lex loci* pour les dommages aux objets situés hors du véhicule. La discussion ne sera rouverte que si la majorité absolue se prononce en ce sens.

Vote

Par quinze voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etats-Unis, France, Grèce, Israël, Luxembourg, Portugal, Royaume-Uni, Suède, Suisse) contre trois (Irlande, Italie, République Arabe Unie) et deux abstentions (Japon, Pays-Bas), la Commission se prononce en faveur de la réouverture de la discussion.

Le Président expose les deux possibilités qui sont apparues au Comité de rédaction:

1 ne rien dire pour les dommages aux objets extérieurs au véhicule, auquel cas les règles des articles 2 et

3 s'appliqueront quelle que soit la nature des biens endommagés (meubles ou immeubles);

2 prévoir une règle spéciale pour les biens extérieurs au véhicule et, dans ce cas, le Comité de rédaction propose que la *lex loci* s'applique, sauf aux effets personnels.

M. Schultz (Pays-Bas) souligne que l'une des raisons du choix de la *lex loci* est que cela évite de définir qui est victime: par exemple le propriétaire ou le créancier hypothécaire de l'immeuble. Il ne faut donc pas laisser s'appliquer les règles des articles 2 et 3 en passant cette question sous silence.

Le Président répond qu'il faut surtout penser au cas des immeubles. Il serait discutable de ne pas leur appliquer la *lex loci*.

M. Jenard (Belgique) propose que l'on vote sur le point de savoir si la *lex loci* sera toujours applicable aux immeubles.

Le Président souhaite au contraire un vote préalable sur le point de savoir s'il faut supprimer toutes les règles concernant les objets extérieurs au véhicule. On vote pour ou contre la suppression d'un alinéa 3 dans l'article 4, concernant les dommages aux objets extérieurs au véhicule, étant entendu que le contenu de cet alinéa est réservé.

Vote

Par dix voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Espagne, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède) contre huit (Danemark, Etats-Unis, France, Grèce, Irlande, Israël, Portugal, Suisse) et deux abstentions (Japon, République Arabe Unie), l'exclusion de l'alinéa 3 est rejetée.

Le Président propose à la Commission de déterminer le contenu de cet alinéa 3.

M. Beitzke (Allemagne) souhaite que la *lex loci* s'applique non seulement aux immeubles, mais également aux meubles contenus dans cet immeuble.

M. Crépeau (Canada) demande que la Commission vote pour ou contre le texte préparé par le Comité de rédaction.

Le Président met aux voix le texte proposé par le Comité de rédaction: «la loi applicable à la responsabilité pour dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules est celle du lieu de l'accident. Toutefois, la responsabilité pour dommages aux effets personnels de la victime se trouvant hors du ou des véhicules sera soumise à la loi de l'Etat d'immatriculation lorsqu'elle est applicable en vertu de l'article 3».

Vote

A l'unanimité (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suède, Suisse) sauf une abstention (Etats-Unis), le texte est adopté.

Le Président propose à la Commission de passer à l'étude de l'article 5. Un vote antérieur avait déjà décidé

de maintenir le texte de l'avant-projet. Celui-ci n'a pas été retouché par le Comité de rédaction.

M. Panchaud (Suisse) souhaite que ce texte soit placé après l'article 6, comme dérogation au domaine de la loi applicable.

Le Président demande s'il y a des objections à ce déplacement du texte.

Après une discussion générale, il suggère de maintenir le texte à cette place, mais dans la rédaction suivante: «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».

Le Président demande à la Commission si elle entend maintenir à sa place actuelle l'article 5 ainsi modifié.

Vote

A l'unanimité (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, République Arabe Unie, Royaume-Uni, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie) sauf une abstention (Etats-Unis), cette proposition est adoptée.

La séance est suspendue de 11 h. 35 à 11 h. 45.

Le Président soumet à la Commission le texte de l'article 6 présenté par le Comité de rédaction (Doc. trav. No 39), texte concernant l'action directe de la victime contre l'assureur.

Les alinéas successifs de l'article 6 traduisent la hiérarchie que la Commission a voulu établir entre les lois applicables. Si la loi de la responsabilité connaît l'action directe, c'est elle qui en régit les conditions. A défaut, on appliquera la *lex loci*. A défaut, la loi du contrat.

Mr Yadin (Israel) pointed out that in the second paragraph of the English text reference was made to article 3 or 4, while in the first paragraph of the English text and in the French text the word 'and' was used. This should read 'or' throughout. He also thought it better to phrase the article in terms of a claim rather than a victim having a direct right.

Le Président répond qu'il faut mettre «ou» à la place de «et» dans l'article 6.

M. Crépeau (Canada) souhaite que ce texte soit placé après l'article 7, car son alinéa premier vise la victime et les autres personnes lésées qui n'apparaissent que dans l'article 7.

Mr Newman (United Kingdom) made the following suggestions –

- 1 'A right to direct action' rather than 'a direct right of action'.
- 2 'The law of the State of registration' in order to correspond with the word used in the rest of the Convention.
- 3 The second line of paragraph 2 would read better as follows: 'a right of direct action shall nevertheless exist'.

M. Eijssen (Pays-Bas) demande si la règle du No 8 de l'article 7 concernant les prescriptions et déchéances s'applique également aux prescriptions et déchéances en matière d'action directe.

Le Président dit que oui, mais que cela apparaîtrait mieux si le texte actuel sur l'action directe était mis après l'article 7.

Il demande à la Commission de décider si l'article 6 doit être maintenu à sa place actuelle. On vote pour ou contre le maintien du texte à sa place.

Vote

Par 14 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Espagne, France, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie) contre une (Danemark) et 4 abstentions (Etats-Unis, Irlande, Israël Royaume-Uni), la Commission décide de déplacer l'article 6.

Mr Newman (United Kingdom) thought that article 6 could be more simply expressed to the effect that there would be a right of direct action if it existed either under the law applicable according to articles 2, 3 or 4, or under the internal law of the State where the accident occurred, or under the law governing the contract of insurance.

Le Président répond qu'on laisserait alors subsister une équivoque sur un point sur lequel la Commission avait pris parti. A supposer que les trois lois connaissent l'action directe de la victime contre l'assureur, mais à des conditions différentes, selon quelle loi l'action directe va-t-elle être exercée? Dans une rédaction où les trois lois seraient mises sur le même plan, on semblerait laisser à la victime le choix. Or la Commission avait décidé d'établir une hiérarchie que le texte du Comité de rédaction a cherché à exprimer.

Le Président propose à la Commission de passer à l'étude de l'article 7, devenu article 6 par interversion avec l'ancien article 6.

Il signale qu'au No 2, la Commission a préféré le mot «limitation» à celui de «atténuation» de responsabilité. Il y a atténuation par exemple pour le fou, tandis que la limitation permet de tenir compte du fait d'un tiers.

M. Huss (Luxembourg) présente la proposition luxembourgeoise contenue dans le Doc. trav. No 38: «la loi déclarée applicable détermine notamment: 1 sous réserve des effets de décisions répressives, les conditions et l'étendue de la responsabilité». M. Huss expose que l'on doit tenir compte de l'autorité de la chose jugée au pénal sur le civil. C'est une règle du droit français, à cause du principe d'unité de la faute civile et de la faute pénale. La décision civile ne peut pas contredire la décision rendue par la juridiction pénale, car celle-ci est mieux outillée pour trouver la vérité et elle représente l'intérêt public. Ce principe de la primauté de la décision pénale doit subsister. Si on le rejetait, ce serait pour certains pays un obstacle à la ratification.

Le Président constate que selon M. Huss il pourrait y avoir conflit entre la loi applicable selon la convention et la loi applicable en vertu de l'autorité de la chose jugée au pénal. Cependant il ne semble pas y avoir en pratique de grands risques. De plus, le juge tiendra compte sur ce point des règles en vigueur dans son propre pays, même si la convention ne le dit pas. Peut-être une mention au Rapport suffira-t-elle?

Mr Philip (Denmark) felt that if the suggestion of Mr Huss were either explicitly accepted or even mentioned in the Report, then a great part of the Convention would be destroyed. It had already been decided that the Con-

vention should apply whether the action was before a civil or a criminal jurisdiction. Where a person was party to a civil suit but not party to a criminal suit, he could not be held to be bound by a decision in criminal action. Even if he were a party to such an action, the degree of fault required in the civil and criminal actions might vary.

M. Huss (Luxembourg) retire sa proposition.

Mr Yadin (Israel) pointed out that the first paragraph of the article in English used the phrase 'the grounds, conditions and extents, while the French said 'les conditions et l'étendue'.

Mr Newman (United Kingdom) thought that it would be better to change the English text rather than the French, so that it would read 'the basis and extent of liability'.

Le Président déclare que la question sera transmise au Comité de rédaction.

Mr Yadin (Israel) thought the word 'immunity' had a very restricted meaning in English, and asked Mr Newman whether he would suggest a more suitable word. Secondly, as regards contributory negligence, he thought that the word 'limitation' in English might be taken to refer to the rule that damages had a ceiling. In spite of the Chairman's clear explanation of his reading of this text, he was not sure that it covered the intended meaning.

Le Président répond que le texte contient les mots «exonération», «limitation» et «partage», ce qui couvre certainement la faute de la victime, sous un mot ou un autre.

Mr Newman (United Kingdom) thought that there was no difficulty in the expression 'limitation of liability', but he did not like the phraseology 'grounds of limitation'. He suggested the text 'grounds of exemption from liability, any limitation of liability and any division of liability'.

Le Président admet cette possibilité.

M. Panchaud (Suisse) observe que le mot «légales» n'a pas son équivalent dans le texte anglais.

Le Président répond que ce mot n'est pas indispensable dans le texte français. Il ne tend qu'à exclure les causes contractuelles d'exonération ou de limitation de la responsabilité.

La Commission décide de retirer le mot «légales» du texte français. Le reste du texte n'est pas modifié.

Le Rapporteur signale que le No 8 de l'article 6 ne correspond pas tout à fait à ce qui avait été voté. Le Comité de rédaction a ajouté le mot «cause» au texte adopté par la Commission. Celle-ci avait voté: «l'interruption et la suspension», pour couvrir à la fois les causes et les effets de l'interruption de la suspension.

Le Président répond qu'il suffit de dire: «y compris le point de départ, l'interruption et la suspension».

Mr Newman (United Kingdom) suggested the following textual changes. In paragraphs 3 and 4 the word 'the' should be struck out. Paragraph 3 should read 'which are to be made good' rather than 'subject to reparation'. The word 'reparation' in paragraphs 4 and 5 should be amended to 'damages'.

Le Président acquiesce.

M. Beitzke (Allemagne) demande si le mot anglais «damages» correspond aux «modalités de la réparation», notamment le point de savoir si la réparation se fera en nature ou en argent.

Une discussion générale s'engage d'où il résulte que le mot anglais «damages» correspond en français à «dommages et intérêts», ce qui couvre donc la réparation du dommage.

Mr Crépeau (Canada) said he preferred the words 'kinds of damage may be recovered' in paragraph 3 of article 6.

M. de Nova (Italie) demande que le début du texte français de l'article 7 soit aligné sur le texte anglais et qu'on dise «la loi applicable» au lieu de «la loi déclarée applicable».

La séance est levée à 12 h. 35.

Distribués le 24 octobre 1968

Nos 40 et 41 – Propositions du Comité de rédaction

Les Etats signataires de la présente Convention, Désirant établir des dispositions communes concernant la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière, Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

La présente Convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître. Par accident de la circulation routière au sens de la présente Convention, on 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.

Article 1 bis

La présente Convention ne s'applique pas:

- 1 à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules;
- 2 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;
- 3 aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant;
- 4 aux recours entre personnes responsables;
- 5 aux recours, subrogations et cessions de droit concernant les assureurs; à toutes actions et recours exercés par ou contre les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale ou autres institutions analogues et les fonds publics de garantie automobile.

Article 2

La loi applicable est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Article 3

Sous réserve de l'article 4, il est dérogé à la disposition de l'article 2 dans les cas prévus aux lettres *a*, *b* et *c* ci-après:

- a* Lorsqu'un véhicule impliqué dans l'accident est im-

Nos 40 and 41 – Proposals of the drafting Committee

The States signatory to the present Convention, Desiring to establish common provisions on the law applicable to non-contractual liability arising from traffic accidents, Have resolved to conclude a Convention to this effect and have agreed upon the following provisions –

Article 1

The present Convention shall determine the law applicable to non-contractual liability arising from traffic accidents, irrespective of whether it is sought to enforce this liability in criminal, civil or other proceedings. For the purpose of this Convention, a traffic accident shall mean an accident involving one or more vehicles, whether motorized or not, and being connected with traffic on the public highway, in grounds open to the public or in private grounds to which some persons have a right of access.

Article 1 bis

The present Convention shall not apply –

- 1 to the liability of manufacturers, sellers or repairers of vehicles;
- 2 to the responsibility of the owner, or of any other person, for the maintenance of a way open to traffic or for the safety of its users;
- 3 to vicarious liability, with the exception of the liability of an owner of a vehicle, or of a principal, or of a master;
- 4 to recourse actions among persons liable;
- 5 to recourse actions, questions of subrogation and assignment of rights insofar as insurance companies are concerned; to all actions and recourse actions brought by and against social insurance institutions 'les organismes de sécurité sociale, d'assurance sociale', other similar institutions and public automobile guarantee funds.

Article 2

The applicable law is the internal law of the State where the accident occurred.

Article 3

Subject to article 4 the exceptions stated in *a*, *b* and *c* below are made to the provisions of article 2 –

- a* When the vehicle involved in the accident is register-

matriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, 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,
- 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.

En cas de pluralité de victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles.

b Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, les dispositions figurant sous lettre *a* ne sont applicables que si tous les véhicules sont immatriculés dans le même Etat.

c Lorsque, en outre, des personnes se trouvant hors du ou des véhicules sont impliquées dans l'accident, les dispositions figurant sous lettres *a* et *b* ne sont applicables que si toutes ces personnes avaient leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation. Il en est ainsi, alors même qu'elles sont aussi victimes de l'accident.

Article 4

La loi applicable en vertu des articles 2 et 3 à l'égard du passager, victime de l'accident, régit aussi la responsabilité pour les dommages aux biens transportés dans le véhicule, qui appartiennent au passager ou qui lui ont été confiés.

La loi applicable en vertu des articles 2 et 3 à l'égard du propriétaire du véhicule régit la responsabilité pour les dommages aux biens transportés par le véhicule, autres que ceux visés à l'alinéa précédent.

La loi applicable à la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules est celle du lieu de l'accident. Toutefois, la responsabilité pour les dommages aux effets personnels de la victime se trouvant hors du ou des véhicules est soumise à la loi de l'Etat d'immatriculation, lorsqu'elle est applicable en vertu de l'article 3.

Article 4 bis

Pour les véhicules non immatriculés ou ayant plusieurs immatriculations, la loi de l'Etat du stationnement habituel remplace celle de l'Etat d'immatriculation. La même loi s'applique lorsque ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

Article 5

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.

Article 6

La loi applicable détermine notamment:

- 1 les conditions et l'étendue de la responsabilité;
- 2 les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité;

ed in a State other than that where the accident occurred, the internal law of the State of registration is applicable –

- with respect to the driver, user ('détenteur'), owner or any other person having an interest in the vehicle without regard to their habitual residence,
- with respect to a victim who is a passenger and whose habitual residence is in a State other than that where the accident occurred,
- with respect to a victim who is outside the vehicle [at the place of the accident] and whose habitual residence is in the State of registration.

When there are two or more victims the applicable law is determined separately for each of them.

b When two or more vehicles are involved in the accident the provisions of *a* are applicable only if all the vehicles are registered in the same State.

c When, in addition, two or more persons outside the vehicle or vehicles are involved in the accident and may be liable, the provisions of *a* and *b* are applicable only if all these persons have their habitual residence in the State of registration. The same is true even though these persons are victims of the accident.

Article 4

The law applicable under articles 2 and 3 to a passenger who is a victim governs liability for damage to goods carried in the vehicle and which either belong to the passenger or have been entrusted to his care.

The law applicable under articles 2 and 3 to the owner of a vehicle governs liability for damage to goods carried in the vehicle other than goods covered in the preceding paragraph.

The liability for damage to goods outside the vehicle or vehicles is governed by the internal law of the place where the accident occurred. However, the liability for damage to the victim's personal belongings outside the vehicle or vehicles is governed by the internal law of the State of registration when that law would be applicable according to article 3.

Article 4 bis

In the case of vehicles which have no registration or which are registered in several States the internal law of the State in which they are habitually stationed shall replace the law of the State of registration. The same law shall be applied if neither the owner nor the user ('détenteur') nor the driver of the vehicle has his habitual residence in the State of registration at the time of the accident.

Article 5

Whatever may be the applicable law, account shall be taken in determining liability of rules relating to the control and safety of traffic which were in force at the place and time of the accident.

Article 6

The applicable law shall determine, in particular –

- 1 the basis and extent of liability;
- 2 the grounds for exemption from liability, limitation of liability, and any division of liability;

- 3 l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation;
- 4 les modalités et l'étendue de la réparation;
- 5 la transmissibilité du droit à réparation;
- 6 les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi;
- 7 la responsabilité du commettant du fait de son préposé;
- 8 les prescriptions et les déchéances fondées sur l'expiration des délais, y compris le point de départ, l'interruption et la suspension des délais.

Article 7

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 2, 3 ou 4.

Si la loi de l'Etat d'immatriculation, applicable en vertu des articles 3 ou 4, ne connaît pas ce droit, il peut être exercé néanmoins s'il est admis par la loi interne de l'Etat sur le territoire de quel l'accident a eu lieu.

Si aucune de ces lois ne connaît ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi du contrat d'assurance.

Article 8

L'application des articles 1 à 7 de la présente 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.

Article 9

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 extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation.

Article 10

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 9, lorsqu'elle a son propre système juridique.

Article 11

Un Etat à système juridique non unifié n'est pas tenu d'appliquer la présente Convention aux véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de cet Etat, en cas d'accidents survenus dans cet Etat.

Article 12

Tout Etat qui comprend plusieurs systèmes de droit pourra au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention ne s'étendra qu'à un ou plusieurs de ses systèmes et pourra à tout moment modifier cette déclaration. Les déclarations visées à l'alinéa précédent seront notifiées au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas et indiqueront les systèmes qu'elles concernent.

- 3 the existence of and the kinds of damage which may be recovered;
- 4 the kinds and extent of damages;
- 5 the question whether a right to damages may be assigned or inherited;
- 6 the persons suffering damage who have a claim to recovery in their own right;
- 7 the liability of a principal for the acts of his agent or of a master for the acts of his servant;
- 8 prescriptions and limitations, including the rules relating to the commencement of a period of prescription or limitation and the interruption and suspension of this period.

Article 7

The victim and any other persons injured shall have a right of direct action against the insurer of the person liable if they have such a right under the law applicable according to articles 2, 3 or 4.

If the law of the State of registration is applicable under articles 3 or 4 and that law provides no such right, a right of direct action shall nevertheless exist if it is provided by the internal law of the State where the accident occurred.

If neither of these laws provides any such right it shall exist if it is provided by the law governing the contract of insurance.

Article 8

The application of articles 1 to 7 of this Convention shall be independent of any requirement of reciprocity. The Convention shall be applied even if the applicable law is not that of a Contracting State.

Article 9

This Convention shall not prevail over other conventions in specialized fields to which the Contracting States are or may become Parties and which contain provisions concerning non-contractual liability arising out of a traffic accident.

Article 10

Every territorial entity forming part of a State having a non-unified legal system shall be considered as a State for the purpose of articles 2 to 9 when it has its own legal system.

Article 11

A State having a non-unified legal system is not bound to apply this Convention to vehicles registered only in territorial units of that State in the case of accidents occurring in that State.

Article 12

If a State has more than one legal system it may, at the time of signature, ratification or accession, declare that the present Convention shall extend only to one or more of its systems, and may modify its declaration at any time thereafter.

Declarations contemplated in the preceding paragraph shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands and shall state expressly the systems to which they apply.

Séance du jeudi 24 octobre 1968

La séance est ouverte à 9 h. 15 sous la présidence de M. Loussouarn (France).

Le Rapporteur est M. Essén (Suède).

Le Président informe la Commission que les Doc. trav. Nos 40 et 41 contiennent le projet préparé par le Comité de rédaction. Il donne la parole à M. de Winter, Président de la Onzième session.

M. de Winter (Président de la Onzième session) rappelle que la majorité de la Commission a décidé de ne pas inclure dans la convention une clause réservant le jeu de l'ordre public. Le problème de ces clauses se pose pour chaque convention. On craint que leur insertion ne puisse vider la convention de sa substance. Mais en même temps on ne peut pas y renoncer entièrement. C'est pourquoi d'ordinaire on insère une clause admettant le recours à l'ordre public, mais de façon restrictive. Cette solution de compromis a prévalu dans toutes les conventions préparées par la Conférence de La Haye depuis la guerre, sauf celle sur la procédure civile. Il est souhaitable que cette politique soit maintenue.

M. de Winter ajoute que l'omission d'une clause sur l'ordre public soulève une question. L'ordre public peut-il être invoqué même en l'absence d'une clause expresse de la convention? M. de Winter cite ici le Rapport qu'il avait fait pour la 8ème Session de la Conférence (Doc. prélim. de la 8ème Session, tome 2, page 130).

Il rappelle qu'en 1956, plusieurs Délégués avaient proposé que l'on renonçât *expressis verbis* à l'ordre public, d'autres qu'on maintînt la clause. Si l'on renonçait à celle-ci, il y aurait un problème d'interprétation de la convention. Selon certains, la clause est toujours sous-entendue, même quand elle n'est pas expressément incluse. D'autres s'opposent à cette interprétation. D'un autre côté, en insérant une clause réservant le jeu de l'ordre public sans limitation, on risquerait de vider la convention de tous effets. Il a donc paru nécessaire d'insérer une clause ne réservant le jeu de l'ordre public qu'au cas de contradiction manifeste à l'ordre public du for.

M. de Winter souhaite qu'une clause analogue soit insérée dans la présente convention. Les conventions anciennes ne préservaient pas l'ordre public. C'était le cas de la Convention sur le mariage, si bien que les juges hollandais furent obligés d'appliquer les lois hitlériennes prohibant le mariage pour des raisons raciales. De même dans l'affaire Boll, les juges de la Cour internationale de Justice ont été partagés sur le point de savoir si l'ordre public était toujours réservé, même dans le silence de la convention. C'est pourquoi, M. de Winter propose à la Commission de revenir sur son vote antérieur qui avait rejeté l'insertion dans la convention d'une clause admettant le recours à l'ordre public. Il souhaite qu'une telle

clause soit insérée dans la rédaction restrictive que lui ont donnée les conventions antérieures préparées par la Conférence de La Haye de droit international privé.

Le Président souligne que la Commission ne peut revenir sur un vote antérieur qu'en décidant à la majorité absolue une réouverture du débat. Deux Délégués parleront pour la réouverture, deux contre.

M. de Winter (Président de la Onzième session) ayant parlé en faveur de la réouverture, un autre Délégué est invité à parler dans le même sens.

M. Panchaud (Suisse) se déclare en faveur de la réouverture, bien qu'il ait voté contre l'insertion d'une clause réservant le recours à l'ordre public. Il ajoute avoir été convaincu par les arguments de M. de Winter. Aucun Délégué ne prenant la parole pour s'opposer à la réouverture des débats, le Président met directement aux voix la proposition de réouverture.

Vote

Par 13 voix (Allemagne, Etats-Unis, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suisse, Tchécoslovaquie) contre 4 (Belgique, Canada, Danemark, Suède) et une abstention (Royaume-Uni) la Commission décide de rouvrir le débat.

Le Président demande si des Délégués veulent prendre la parole sur le fond, pour ou contre l'insertion d'une clause relative à l'ordre public.

M. Panchaud (Suisse) annonce vouloir voter en faveur de la clause restrictive préconisée par le Président de la Onzième session.

M. Jenard (Belgique) s'oppose à l'insertion d'une telle clause. Le mot «manifestement» dit-il est «manifestement inutile» et il cite le texte suivant: «En pratique, l'exception d'ordre public international apparaît moins comme la soupape de sûreté destinée à assurer la protection de nos institutions essentielles, que comme un moyen facile d'éviter de faire application de la loi étrangère»¹. M. Jenard ajoute qu'il a voté contre l'insertion d'une clause réservant le jeu de l'ordre public et qu'il n'a pas changé d'avis, car une clause sur l'ordre public sera une tentation à la consommation. Si, néanmoins, le Comité se prononçait pour l'insertion d'une telle clause, il conviendrait de charger un groupe de travail de définir l'ordre public dans un sens restrictif.

M. Eijssen (Pays-Bas) estime qu'il serait aussi difficile de trouver une autre formule encore plus restrictive de l'ordre public que de trouver une définition de l'auteur ou de la victime dans la présente convention.

M. Philip (Danemark) souhaite que l'ordre public ne soit réservé que «pour les cas tout à fait extraordinaires».

M. de Nova (Italie) propose que l'on se réfère à la convention sur la forme des testaments où l'expression «manifestement incompatible avec l'ordre public» est utilisée.

¹ Graulich, *Principes de droit international privé*, 1961, p. 155, note 3.

M. de Winter (Président de la Onzième session) suggère de ne pas changer la formule classique de la Conférence pour éviter des difficultés d'interprétation judiciaire. Le but de la formule classique est d'inciter les juges à la prudence et de restreindre au plus le jeu de l'ordre public.

Le Président met aux voix la proposition d'insérer dans la convention la clause relative à l'ordre public proposée par le Président de la Onzième session.

Vote

Par 7 voix (Allemagne, France, Grèce, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse) contre 4 (Belgique, Canada, Danemark, Suède) et 8 abstentions (Autriche, Etats-Unis, Irlande, Israël, Japon, Portugal, Royaume-Uni, Tchécoslovaquie) cette proposition est adoptée.

Cette clause constituera un article séparé de la convention.

Mr Philip (Denmark) regretted that in the circumstances no compromise had been attempted. He considered it therefore reasonable to hold to the view he had explained earlier.

Le Président fait lire en français et en anglais le préambule du texte présenté par le Comité de rédaction.

M. Jenard (Belgique) fait observer qu'il n'y a pas de titre de la convention.

Le Président propose le titre suivant: «Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière». Le titre est adopté.

Mr Yadin (Israel) thought that the word 'civil' should be introduced into the Preamble before 'non-contractual liability', so as to correspond with the French text.

Le Président répond que M. Graveson avait en effet souhaité qu'on précisât qu'il s'agissait de la responsabilité civile. La rectification du texte anglais est adoptée. Le Président fait lire le texte de l'article premier en français et en anglais.

Il souligne que les deux seules modifications apportées par le Comité de rédaction sont:

1 «quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître» ceci afin que la loi déterminée par la convention s'applique même, par exemple, devant les juridictions répressives;

2 «accident concernant un ou des véhicules» au lieu de «impliquant», parce que le mot «impliqué» est utilisé à l'article 3 dans un autre sens, pour désigner les véhicules apparemment responsables de l'accident.

Mr Yadin (Israel) said that the word 'involving' should have been changed so as to correspond with the French text. Wherever the words 'involving', 'concerning', 'impliqué', 'concernant', were used, he thought they should correspond correctly.

Mr Reese (United States) thought that the way the English draft text was worded was better.

M. Schultz (Pays-Bas) rappelle que le Comité de rédaction avait décidé de laisser «involved» dans l'article premier et de le retirer de l'article 3, pour éviter qu'un même mot ait deux sens différents.

Le Président souligne que «involved» est neutre en anglais. Il est beaucoup plus proche du mot français «concerné» que de «impliqué». L'expression anglaise «involved and may be liable» équivaut donc au mot français «impliqué». Le Comité de rédaction n'a pas trouvé d'expression anglaise traduisant exactement le sens du mot «impliqué» tel qu'il est utilisé pour les véhicules sous les lettres a et b de l'article 3.

Mr Newman (United Kingdom) suggested the words 'which involved' rather than 'involving'.

The Rapporteur said that even if one changed the word in article 3 c it still remained in article 3 a and 3 b. This problem had to be solved.

Le Président répond qu'un véhicule peut être «involved» mais pas «liable». Il ajoute qu'un des avantages principaux de la double rédaction en français et en anglais est qu'elle permet de recourir alternativement à l'une et l'autre rédaction d'une même convention pour éclairer le sens de celle-ci.

M. Schultz (Pays-Bas) craint qu'on ne raisonne *a contrario* si on inclut «and may be liable» dans l'article 3 c, alors qu'il ne figure pas dans l'article 3 a et b.

Le Président répond qu'il n'y a pas de différence de sens. Simplement, une personne peut être responsable, pas un véhicule.

M. Panchaud (Suisse) demande pourquoi le texte français dit «quelle que soit la nature de la juridiction», alors que le texte anglais précise qu'il s'agit d'une procédure criminelle ou civile.

Le Président répond que c'est parce que la formule française a paru intraduisible en anglais. La formule française est plus large car elle couvre même les procédures administratives. Le texte anglais exprime cette généralité par l'expression «or other proceedings».

Le Rapporteur demande s'il est bien entendu que les véhicules en stationnement sont couverts par la convention.

Le Président dit que oui.

L'article premier est adopté.

Le Président fait lire l'article 1 bis en français et en anglais.

M. Huss (Luxembourg) à propos du 5, souhaite que l'on sépare par des chiffres différents les assurances privées et les assurances sociales. Il ajoute que l'on devrait envisager également le cas des victimes privées de recours par la législation des assurances sociales. Il faut exclure du domaine de la convention tout ce qui concerne la sécurité sociale. Un No 6 devrait être consacré aux subrogations et cessions légales des assurances sociales et couvrir les refus d'action aux ayants droit. On doit ajouter une formule en ce sens.

M. Beitzke (Allemagne) déclare comprendre et partager le souci de M. Huss. L'intervention de la sécurité sociale a parfois pour conséquence d'exonérer l'auteur de l'accident de sa responsabilité envers la victime. Est-ce une question de sécurité sociale ou de responsabilité civile? On peut hésiter sur la qualification. La convention n'a pas à trancher cette question. Il vaut mieux l'exclure complètement du champ de la convention et renvoyer au droit international privé commun du for. Il faut ex-

clure non seulement les actions et recours, mais encore les exonérations.

Le Président souhaite qu'une formule précise soit proposée.

M. Huss (Luxembourg) demande qu'un No 6 exclue tout ce qui a trait à la sécurité sociale, à l'assurance sociale ou au fonds de garantie automobile. Il souhaite surtout qu'on sépare les compagnies d'assurances et les assurances sociales, dont les droits sont très différents.

Le Président répond que par «assureurs», on désigne évidemment les compagnies d'assurances, pas les assurances sociales.

M. Huss (Luxembourg) ajoute que les règles de la sécurité sociale influent non seulement sur les rapports entre l'auteur ou la victime et la sécurité sociale, mais encore sur les rapports entre l'auteur et la victime. Cela n'est pas couvert par la formule du 5.

Le Président en convient. Il demande à M. Huss de proposer un texte.

M. Huss (Luxembourg) acquiesce.

M. de Nova (Italie) souhaite qu'on biffe du texte anglais les mots français entre parenthèses.

Mr Quigley (Ireland) said he was not happy with the words 'public automobile guarantee fund'. He only understood them because he had been present at the debates.

Mr Newman (United Kingdom) said that from the point of view of the United Kingdom, there was no need to provide a specific reference to an institution that did not exist in England. He was not particularly disturbed by the term 'public automobile guarantee fund' as it was clearly a foreign institution.

Mr Yadin (Israel) suggested the deletion in paragraph 5 of the words 'questions of' and the replacement of 'brought by and against' with 'brought by or against'.

Mme Krispi (Grèce) demande si dans le 5 le mot «exercés» est approprié. Il faudrait dire «qui peuvent être exercés» ou dire «actions et recours par».

Le Président répond qu'on peut difficilement dire «actions et recours par». Pour des raisons de langue, il faut intercaler un mot. De plus, on peut dire «exercés» car le problème ne se pose que si, en fait, le recours est exercé, pas s'il peut seulement l'être.

Mr Newman (United Kingdom) pointed out that the word 'liability' was used in paragraphs 1 and 3 and 'responsibility' was used in paragraph 2 although the same meaning was intended throughout.

Mr Reese (United States) thought that the words 'liability of the owner for the maintenance' did not make much sense.

Mr Klingsporn (Germany) said that in Germany the guarantee funds were not public, but were established by insurance associations. He suggested therefore that the word 'public' should be deleted.

Le Président répond qu'un vote antérieur a exclu les recours contre les fonds de garantie automobile, sans préciser s'il s'agissait des fonds publics ou privés.

Mr Yadin (Israel) said that if the word 'public' were deleted, then one would be referring to guarantee funds that belonged to private insurance companies.

M. Panchaud (Suisse) souhaite qu'on biffe le mot «public». Le fonds de garantie, qu'il soit public ou privé, a pour fonction d'indemniser les victimes sur le territoire de l'Etat qui l'organise. C'est donc une institution territoriale qui ne peut être étendue à des accidents survenus à l'étranger.

Mr Quigley (Ireland) explained that the omission of the word 'public' would cause difficulty in Ireland as an alternative to compulsory insurance in that country consisted of the setting up of a guarantee fund, which was private. This was the system used by the largest public transport institution.

Mr Philip (Denmark) thought that an alteration might lead to an interference with the very useful green-card system.

M. Huss (Luxembourg) signale que l'article 9 de la Convention européenne sur l'assistance obligatoire prévoit que chaque Etat doit créer un fond de garantie ou prendre toute autre mesure équivalente.

Le Président met aux voix la proposition allemande tendant à supprimer le mot «public» à propos du fonds de garantie.

Vote

Par huit voix (Danemark, France, Irlande, Italie, Japon, Luxembourg, Portugal, Tchécoslovaquie) contre trois (Allemagne, Autriche, Suisse) et six abstentions (Belgique, Canada, Etats-Unis, Pays-Bas, Suède, Yougoslavie), cette proposition est rejetée.

L'article 1 bis est adopté.

Le Président fait lire le texte de l'article 2 en français et en anglais.

L'article 2 est adopté sans observations.

Le Président fait lire le texte de l'article 3 en français et en anglais. Il souligne que la formule «la loi... est applicable à la responsabilité envers le conducteur» signifie que le conducteur et les autres personnes citées sont considérées comme victimes. D'autre part, dans le troisième alinéa du a, on n'a pas voulu définir la victime. Si on disait «victime se trouvant sur les lieux de l'accident», ce serait plus clair. Il n'y aurait plus de définition à donner de la victime pour exclure les personnes éloignées du lieu de l'accident, personnes dont il ne doit pas être tenu compte pour déterminer la loi applicable.

M. Eijssen (Pays-Bas) souhaite que l'on précise qu'il s'agit des personnes présentes sur le lieu de l'accident et que cette formule soit reprise dans le c pour le coauteur.

Le Président acquiesce.

Le Rapporteur expose que le cas du piéton responsable de l'accident survenu à un véhicule semble omis. Il faudrait, pour le couvrir, biffer le «en outre» du c.

Le Président souscrit à cette opinion.

M. Museux (France) souhaite que «sur les lieux de l'accident» soit inséré aux lettres *a* et *c*. Mais il faut alors modifier le début de l'article 7 pour qu'on n'ait pas le sentiment qu'il y a plusieurs sortes de victimes, les unes sur les lieux de l'accident, les autres ailleurs.

Le Président répond qu'on pourrait mettre au début de l'article 7: «les personnes lésées».

Mr Yadin (Israel) pointed out that in article 3 *c*, the French term 'des personnes' did not correspond with the English 'two or more persons'. He did not think that the use of the phrase 'with respect to' had the same meaning as the French 'envers le'.

Mr Newman (United Kingdom) agreed as to the last point. Furthermore he did not like the use of the word 'détenteur' in the English text and suggested the following: 'the driver, owner or other person in possession or control of the vehicle or having an interest in the vehicle'. He also thought that 'irrespective of' was better than 'without regard to'.

Mr Philip (Denmark) wondered whether the translation of 'détenteur' used in the European Convention on Compulsory Insurance for Motor Vehicles would be of help.

Une discussion générale s'engage sur la symétrie à établir entre le *a* et le *b*.

Le Président souhaite que dans le *a* on dise «lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident et qu'il est immatriculé»; cela évitera toute ambiguïté.

L'article 3 est adopté.

Le Président fait lire le texte de l'article 4 en français et en anglais. Il observe qu'on devrait dire comme dans l'article 3: «La loi applicable à la responsabilité envers le passager» et «envers le propriétaire» plutôt que «à l'égard».

M. Beitzke (Allemagne) souhaite que pour le deuxième cas de l'article 3 on dise «envers le passager» au lieu de «envers une victime qui était passager». Cela suffirait.

Le Président répond que le texte ainsi rédigé est plus clair.

M. Museux (France) souhaite qu'on laisse le mot victime dans les deuxième et troisième alinéas du *a* de l'article 3, car le quatrième alinéa parle des victimes. Sinon on ne saurait pas à quoi le quatrième alinéa du *a* se réfère.

Mr Yadin (Israel) said that the first line of paragraph 2 of article 4 should read: 'the owner of the vehicle'. The drafting of the second sentence of the third paragraph was not clear as to whether the goods or the victim were outside the car.

Le Président acquiesce.

M. Jenard (Belgique) souhaite que l'on définisse les «effets personnels». Le Rapport pourrait préciser que la notion d'effets personnels est prise au sens large. Elle inclut les objets confiés à la victime et même, par exemple, des diamants qui lui ont été confiés.

Le Président acquiesce. Il s'agit bien en effet de la valise ou des effets que la victime transporte avec elle, y compris la valise du diamantaire.

Mr Newman (United Kingdom) said that in both the French and the English texts one should talk of the law of the State where accidents occurred, not of the place, as a place in itself had no law.

Le Président répond qu'il faut écrire dans le troisième alinéa: «celle de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu».

L'article 4 est adopté par la Commission.

Le Président fait lire l'article 4 bis en français et en anglais.

M. Taborda Ferreira (Portugal) signale qu'il peut y avoir des immatriculations provisoires internationales. Le véhicule n'est immatriculé dans aucun pays. Il faudrait prévoir cette hypothèse.

Le Président répond que dans le cas du véhicule en immatriculation internationale provisoire, on revient à la loi du stationnement habituel, encore qu'il soit peut-être difficile de trouver un tel stationnement pour un véhicule qui vient d'être acheté. Il faudrait peut-être rattacher le véhicule à la résidence habituelle du propriétaire. Il ajoute que la loi de l'immatriculation n'a d'intérêt que si elle correspond à la résidence du propriétaire. Par exemple un véhicule est acheté en Allemagne et immatriculé provisoirement pour être ramené par le propriétaire dans son pays. Il est arbitraire d'appliquer la loi allemande alors que le propriétaire n'a aucun contact avec ce pays. Mais, dans ce cas, le propriétaire ne résidant pas en Allemagne, on en revient au critère du stationnement habituel. Or, il n'y a pas de stationnement habituel. Il faudrait donc revenir à la loi de la résidence habituelle.

M. Taborda Ferreira (Portugal) préfère qu'on évite le critère de la résidence habituelle qu'on a voulu exclure jusqu'ici. Mais on pourrait fictivement réputer le lieu du stationnement au lieu de la résidence habituelle. Le Rapport pourrait mentionner cette assimilation.

M. Eijssen (Pays-Bas) admet la possibilité d'une telle mention au Rapport, pourvu qu'il soit clairement précisé que cela ne concerne que les cas exceptionnels où il n'y a pas de stationnement habituel, pas les cas de stationnement pendant plusieurs mois dans un même pays avec une plaque internationale provisoire.

Le Président acquiesce.

M. Panchaud (Suisse) souhaite qu'on mentionne la résidence habituelle comme critère dans le texte.

M. Jenard (Belgique) répond que la question a été tranchée par un vote. La Commission a substitué le critère du stationnement habituel à celui de la résidence habituelle. Il faudrait un vote à majorité absolue pour que la discussion soit rouverte.

M. Eijssen (Pays-Bas) souhaite que le texte ne soit pas modifié.

La séance est suspendue de 11 h. 35 à 11 h. 50.

Mr Yadin (Israel) thought that instead of 'the same law shall be applied' one should say 'the same shall be true'.

Cette suggestion est adoptée. Le texte français est modifié en conséquence («Il en est de même»).

La Commission adopte l'article 4 bis.

Le Président fait lire le texte de l'article 5 en français et en anglais.

Mr Newman (United Kingdom) suggested that article 5 should read: 'whatever may be the applicable law, in determining liability account shall be taken of rules relating to the control and safety of traffic, etc.'

La Commission adopte le texte de l'article 5.

Le Président fait lire le texte de l'article 6 en français et en anglais.

M. Eijssen (Pays-Bas) souhaite qu'on biffe «fondées sur l'expiration des délais».

M. Jenard (Belgique) propose qu'on dise: «l'expiration d'un délai» et non pas «des délais», mais il faut laisser «l'interruption et la suspension des délais».

M. Eijssen (Pays-Bas) souhaite qu'on dise «déchéances», sans préciser «fondées sur l'expiration d'un délai».

M. Jenard (Belgique) objecte qu'il y a des déchéances qui ne sont pas fondées sur l'expiration d'un délai.

Le Président souscrit à l'opinion de M. Jenard: «déchéances» est un terme assez général. On peut être déchu d'un droit autrement que par l'expiration d'un délai.

Mr Reese (United States) thought that 'period of limitation' was too restrictive. He thought the text was reasonably satisfactory as it stood.

La Commission adopte l'article 6.

M. de Nova (Italie) propose qu'on modifie la formule relative à la loi du contrat d'assurance pour dire qu'il s'agit de la loi interne de l'Etat.

M. Eijssen (Pays-Bas) répond que cela ne règle pas la question de droit international privé de savoir quelle loi est applicable au contrat.

Le Président souligne que la proposition de M. de Nova tend seulement à éviter le renvoi, dont l'existence est d'ailleurs discutée en matière de contrat.

Mr Newman (United Kingdom) said that article 6, paragraph 6, would read better as 'the persons who have suffered damage and who may claim damages in their own right'.

Le Président admet que la convention n'a pas à régler ce problème, car on voit aujourd'hui apparaître des contrats détachés des lois internes. Il s'agit de contrats internationaux qui sont soumis à des règles autonomes. La convention ne doit pas se couper de cette évolution possible du droit.

La Commission adopte l'article 7.

Le Président fait lire le texte de l'article 8 en français et en anglais.

La Commission adopte l'article 8.

Le Président fait lire le texte de l'article 9 en français et en anglais.

Une discussion générale s'engage sur la portée de l'ex-

pression 'dans des matières particulières' et sur l'expression anglaise 'in specialized fields'.

Le Président répond qu'on pense surtout aux conventions en matière de transport. Il ajoute que le texte français est tiré d'articles analogues de conventions antérieures.

M. Museux (France) demande s'il est souhaitable d'insérer la formule «dans des matières particulières», car il peut y avoir des conventions bilatérales réglant elles aussi la loi applicable aux accidents de la circulation. Il faut réserver de façon globale le jeu des autres conventions.

Le Président répond que cette question avait été discutée et que M. Philip avait souhaité qu'on ne réservât pas les autres conventions en général, mais seulement les conventions réglant des matières particulières. Ce point de vue avait prévalu. Cependant, si une convention réglait, par exemple, la responsabilité extra-contractuelle en matière de transport, elle pourrait déroger à la présente convention dans la mesure où celle-ci régit, entre autres matières, le transport. 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. Elle ne prévaudrait que si elle portait sur des matières plus restreintes, telles que la responsabilité du transporteur, ou la responsabilité du fait des seules automobiles à l'exclusion des véhicules automoteurs en général.

M. de Nova (Italie) juge assez vague la clause relative aux autres conventions. Par une suite de conventions partielles, on pourrait finir par couvrir le même domaine que la présente convention. Il souhaite d'ailleurs que les Etats gardent la possibilité de faire des conventions bilatérales pour les accidents qui n'intéressent que leur rapports mutuels. Il donne l'exemple d'un accident n'intéressant que l'Autriche et l'Italie; ces pays devraient pouvoir conclure une convention ayant le même domaine que la présente convention, mais limitée à leurs seuls rapports.

Le Président répond que la clause insérée est classique. Elle a déjà été utilisée dans 5 Conventions de la Conférence de La Haye.

L'article 9 est adopté par la Commission.

Le Président fait lire l'article 10 en français et en anglais.

Mr Reese (United States) wondered whether the reference should not be to articles 2 to 7, rather than 2 to 9. One was here only referring to the law of the territorial unity for purposes of the choice of law.

M. Crépeau (Canada) critique le renvoi fait par l'article 10 aux articles 2 à 9. Il doit seulement renvoyer aux articles 2 à 8. L'article 8 doit être inclus, car il peut intéresser les membres d'un Etat fédéral, mais pas l'article 9, car les parties d'un Etat fédéral n'ont pas la personnalité internationale pour conclure des conventions. Il ajoute que l'article 10 devrait être inséré avant l'article 9.

Le Président répond qu'un tel déplacement est difficile, car les articles 10, 11 et 12 forment une trilogie relative aux Etats fédéraux. En revanche il accepte l'observation de M. Crépeau en ce qui concerne le renvoi aux articles 2 à 8 contenus dans l'article 10. Il ajoute que, de toute

façon, la numérotation des articles devra être entièrement modifiée pour inclure les articles bis contenus dans le projet soumis à la Commission.

La Commission adopte l'article 10.

Le Président fait lire les articles 11 et 12 en français et en anglais.

Le Président propose une rectification de l'article 11. La convention ne s'applique pas aux véhicules mais aux accidents concernant ces véhicules.

M. Eijssen (Pays-Bas) souhaite que le sens des articles 11 et 12 soit élucidé.

Après un échange de vues avec **M. Newman** (Royaume-Uni), **M. Eijssen** (Pays-Bas) demande si le Royaume-Uni serait tenu d'appliquer la convention aux accidents intéressant des véhicules d'Irlande du Nord, à supposer que le Royaume-Uni ait ratifié la convention pour la Grande-Bretagne, pas pour l'Irlande du Nord. Il ajoute qu'une réserve devrait éventuellement être présentée, car le système envisagé semble contraire aux conventions antérieures.

Le Président fait lire l'article 11 modifié selon la suggestion de M. Newman: «aux accidents survenus sur son territoire lorsqu'ils concernent des véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de cet Etat».

M. Jenard (Belgique) demande si au sens de la convention, on doit considérer que la Suisse fait partie des Etats à système juridique non unifié.

Le Secrétaire général adjoint répond qu'au sens de la convention, la Suisse est unifiée, car les lois de fond sont unifiées en matière d'accidents de la circulation. Peu importe qu'il y ait des différences de procédures selon les cantons.

M. Jenard (Belgique) estime que le juge non initié aux travaux préparatoires pourrait estimer que la Suisse est un pays à système juridique non unifié. Il n'est pas évident que cette expression doive être prise au sens restreint et que l'absence d'unification ne vise que les matières régies par la présente convention. Il faudrait préciser à l'article 10 s'il s'agit d'Etats à système non unifié «dans les matières visées à la présente convention».

M. Crépeau (Canada) observe que l'article 11 ne concerne pas le Canada, car l'Etat fédéral n'a aucun pouvoir pour ces questions. C'est l'article 12 qui intéresse le Canada, tandis que l'article 11 intéresse le Royaume-Uni.

M. Eijssen (Pays-Bas) demande si l'on distinguera entre les territoires d'outre-mer et le territoire métropolitain.

M. Taborda Ferreira (Portugal) signale qu'en ce qui concerne le Portugal, les territoires d'outre-mer sont soumis à la même loi que le territoire métropolitain.

Le Secrétaire général adjoint fait observer que le problème particulier des territoires d'outre-mer sera traité dans un protocole particulier. Il rappelle que pour le testament, l'expression «système non unifié» est interprétée, comme concernant les systèmes ayant des règles différentes en matière de testament, à l'exclusion de toute autre matière.

Le Président déclare que cette précision sera inscrite au Rapport.

Les articles 11 et 12 sont adoptés.

M. Huss (Luxembourg) propose une modification dans la rédaction du No 5 de l'article 1 bis. Il doit être créé un No 6 couvrant également les exclusions de responsabilité en matière d'actions et recours de la sécurité sociale et d'autres organismes analogues.

Le texte ainsi modifié est adopté.

Le Président remercie le Secrétariat, les Interprètes et les Délégations pour le travail fourni pendant la Session.

M. Reese (Etats-Unis) remercie le Président pour les remarquables qualités dont il a fait preuve dans la direction des débats.

La séance est levée à 13 heures.

Texte du projet soumis à la
Séance plénière ¹

Distribué le 25 octobre 1968

**Convention sur la loi applicable en matière d'accidents
de la circulation routière**

Les Etats signataires de la présente Convention,
Désirant établir des dispositions communes concernant
la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière,
Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et sont
convenus des dispositions suivantes:

Article premier

La présente Convention détermine la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître.
Par accident de la circulation routière au sens de la présente Convention, on 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.

Article 2

La présente Convention ne s'applique pas:

- 1 à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules;
- 2 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;
- 3 aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant;
- 4 aux recours entre personnes responsables;
- 5 aux recours, subrogations et cessions de droit concernant les assureurs;
- 6 aux actions et 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.

¹ Ce texte reprend les Documents de travail Nos 4 et 9 soumis à la Séance plénière.

Text of the draft submitted to
the Plenary Meeting ¹

Distributed on the 25th of October 1968

Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents

The States signatory to the present Convention,
Desiring to establish common provisions on the law applicable to civil non-contractual liability arising from traffic accidents,
Have resolved to conclude a Convention to this effect
and have agreed upon the following provisions –

Article 1

The present Convention shall determine the law applicable to civil non-contractual liability arising from traffic accidents, irrespective of whether it is sought to enforce this liability in criminal, civil or other proceedings.
For the purpose of this Convention, a traffic accident shall mean an accident which involves one or more vehicles, whether motorized or not, and is connected with traffic on the public highway, in grounds open to the public or in private grounds to which some persons have a right of access.

Article 2

The present Convention shall not apply –

- 1 to the liability of manufacturers, sellers or repairers of vehicles;
- 2 to the responsibility of the owner, or of any other person, for the maintenance of a way open to traffic or for the safety of its users;
- 3 to vicarious liability, with the exception of the liability of an owner of a vehicle, or of a principal, or of a master;
- 4 to recourse actions among persons liable;
- 5 to recourse actions, subrogation and assignment of rights insofar as insurance companies are concerned;
- 6 to actions and recourse actions by or against social insurance institutions, other similar institutions and public automobile guarantee funds, and to any exemption from liability laid down by the law which governs these institutions.

¹ This text embodies Working Documents Nos 4 and 9 submitted to the Plenary Meeting.

Article 3

La loi applicable est la loi de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Article 4

Sous réserve de l'article 5, il est dérogé à la disposition de l'article 3 dans les cas prévus aux lettres *a*, *b* et *c* ci-après:

a Lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident et qu'il est immatriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, 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,
- 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.

En cas de pluralité de victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles.

b Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, les dispositions figurant sous lettre *a* ne sont applicables que si tous les véhicules sont immatriculés dans le même Etat.

c Lorsque des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliquées dans l'accident, les dispositions figurant sous lettres *a* et *b* ne sont applicables que si toutes ces personnes avaient leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation. Il en est ainsi, alors même qu'elles sont aussi victimes de l'accident.

Article 5

La loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le passager régit aussi la responsabilité pour les dommages aux biens transportés dans le véhicule, qui appartiennent au passager ou qui lui ont été confiés.

La loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le propriétaire du véhicule régit la responsabilité pour les dommages aux biens transportés par le véhicule, autres que ceux visés à l'alinéa précédent. La loi applicable à la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules est celle de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu. Toutefois, la responsabilité pour les dommages aux effets personnels de la victime se trouvant hors du ou des véhicules est soumise à la loi interne de l'Etat d'immatriculation, lorsqu'elle est applicable en vertu de l'article 4.

Article 6

Pour les véhicules non immatriculés ou ayant plusieurs immatriculations, la loi de l'Etat du stationnement habituel remplace celle de l'Etat d'immatriculation. Il en est de même lorsque ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

Article 7

Quelle que soit la loi applicable, il doit, dans la détermi-

Article 3

The applicable law is the internal law of the State where the accident occurred.

Article 4

Subject to article 5, the exceptions stated in *a*, *b* and *c* below are made to the provisions of article 3 –

a Where only one vehicle is involved in the accident and it is registered in a State other than that where the accident occurred, the internal law of the State of registration is applicable to determine liability

- towards the driver, owner or any other person having control of or an interest in the vehicle irrespective of their habitual residence,
- towards a victim who is a passenger and whose habitual residence is in a State other than that where the accident occurred,
- towards a victim who is outside the vehicle at the place of the accident and whose habitual residence is in the State of registration.

Where there are two or more victims the applicable law is determined separately for each of them.

b Where two or more vehicles are involved in the accident the provisions of *a* are applicable only if all the vehicles are registered in the same State.

c Where one or more persons outside the vehicle or vehicles at the place of the accident are involved in the accident and may be liable, the provisions of *a* and *b* are applicable only if all these persons have their habitual residence in the State of registration. The same is true even though these persons are victims of the accident.

Article 5

The law applicable under articles 3 and 4 to a passenger who is a victim governs liability for damage to goods carried in the vehicle and which either belong to the passenger or have been entrusted to his care.

The law applicable under articles 3 and 4 to the owner of the vehicle governs liability for damage to goods carried in the vehicle other than goods covered in the preceding paragraph.

Liability for damage to goods outside the vehicle or vehicles is governed by the internal law of the State where the accident occurred. However the liability for damage to the personal belongings of the victim outside the vehicle or vehicles is governed by the internal law of the State of registration when that law would be applicable according to article 4.

Article 6

In the case of vehicles which have no registration or which are registered in several States the internal law of the State in which they are habitually stationed shall replace the law of the State of registration. The same shall be true if neither the owner nor the person in possession or control nor the driver of the vehicle has his habitual residence in the State of registration at the time of the accident.

Article 7

Whatever may be the applicable law, in determining

nation de la responsabilité, être tenu compte des règles de circulation et de sécurité en vigueur au lieu et au moment de l'accident.

Article 8

La loi applicable détermine notamment:

- 1 les conditions et l'étendue de la responsabilité;
- 2 les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité;
- 3 l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation;
- 4 les modalités et l'étendue de la réparation;
- 5 la transmissibilité du droit à réparation;
- 6 les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi;
- 7 la responsabilité du commettant du fait de son préposé;
- 8 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.

Article 9

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.

Si la loi de l'Etat d'immatriculation, applicable en vertu des articles 4 ou 5, ne connaît pas ce droit, il peut néanmoins être exercé s'il est admis par la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Si aucune de ces lois ne connaît ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi du contrat d'assurance.

Article 10

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.

Article 11

L'application des articles 1 à 10 de la présente 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.

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 juridique.

Article 13

Un Etat à système juridique non unifié n'est pas tenu d'appliquer la présente Convention aux accidents survenus sur son territoire, lorsqu'ils concernent des véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de cet Etat.

Article 14

Tout Etat qui comprend plusieurs systèmes de droit

liability account shall be taken of rules relating to the control and safety of traffic which were in force at the place and time of the accident.

Article 8

The applicable law shall determine, in particular –

- 1 the basis and extent of liability;
- 2 the grounds for exemption from liability, any limitation of liability, and any division of liability;
- 3 the existence of and the kinds of damage which may be recovered;
- 4 the kinds and extent of damages;
- 5 the question whether a right to damages may be assigned or inherited;
- 6 the persons who have suffered damage and who may claim damages in their own right;
- 7 the liability of a principal for the acts of his agent or of a master for the acts of his servant;
- 8 rules of prescription and limitation, including rules relating to the commencement of a period of prescription or limitation, and the interruption and suspension of this period.

Article 9

Persons who have suffered injury or damage shall have a right of direct action against the insurer of the person liable if they have such a right under the law applicable according to articles 3, 4 or 5.

If the law of the State of registration is applicable under articles 4 or 5 and that law provides no such right, a right of direct action shall nevertheless exist if it is provided by the internal law of the State where the accident occurred.

If neither of these laws provides any such right it shall exist if it is provided by the law governing the contract of insurance.

Article 10

The application of any of the laws declared applicable by the present Convention may be refused only when it is manifestly contrary to 'ordre public'.

Article 11

The application of articles 1 to 10 of this Convention shall be independent of any requirement of reciprocity. The Convention shall be applied even if the applicable law is not that of a Contracting State.

Article 12

Every territorial entity forming part of a State having a non-unified legal system shall be considered as a State for the purpose of articles 2 to 11 when it has its own legal system.

Article 13

A State having a non-unified legal system is not bound to apply this Convention to accidents occurring in that State which involve only vehicles registered in territorial units of that State.

Article 14

If a State has more than one legal system it may, at

pourra, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, déclarer que la présente Convention ne s'étendra qu'à un ou plusieurs de ses systèmes et pourra à tout moment modifier cette déclaration.

Les déclarations visées à l'alinéa précédent seront notifiées au Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas et indiqueront les systèmes qu'elles concernent.

Article 15

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 extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière.

Article 16

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé.

Elle sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

Article 17

La présente Convention entrera en vigueur le soixantième jour après le dépôt du troisième instrument de ratification prévu par l'article 16, alinéa 2.

La Convention entrera en vigueur, pour chaque Etat signataire ratifiant postérieurement, le soixantième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

Article 18

Tout Etat non représenté à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé qui est Membre de cette Conférence ou de l'Organisation des Nations Unies, d'une institution spécialisée de celle-ci ou Partie au Statut de la Cour internationale de Justice pourra adhérer à la présente Convention après son entrée en vigueur en vertu de l'article 17, alinéa premier.

L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

La Convention entrera en vigueur, pour l'Etat adhérent, le soixantième jour après le dépôt de son instrument d'adhésion.

Article 19

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 la notification mentionnée à l'alinéa précédent.

Article 20

La présente 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.

the time of signature, ratification or accession, declare that the present Convention shall extend only to one or more of its systems, and may modify its declaration at any time thereafter.

Declarations contemplated in the preceding paragraph shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands and shall state expressly the systems to which they apply.

Article 15

This Convention shall not prevail over other conventions in special fields to which the Contracting States are or may become Parties and which contain provisions concerning civil non-contractual liability arising out of a traffic accident.

Article 16

The present Convention shall be open for signature by the States represented at the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law.

It shall be ratified, and the instruments of ratification shall be deposited with the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands.

Article 17

The present Convention shall enter into force on the sixtieth day after the deposit of the third instrument of ratification referred to in the second paragraph of article 16.

The Convention shall enter into force for each signatory State which ratifies subsequently on the sixtieth day after the deposit of its instrument of ratification.

Article 18

Any State not represented at the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law which is a Member of this Conference or of the United Nations or of a specialized agency of that Organisation, or a Party to the Statute of the International Court of Justice may accede to the present Convention after it has entered into force in accordance with the first paragraph of article 17.

The instrument of accession shall be deposited with the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands.

The Convention shall enter into force for a State acceding to it on the sixtieth day after the deposit of its instrument of accession.

Article 19

Any State may, at the time of signature, ratification or accession, declare that the present Convention shall extend to all the territories for the international relations of which it is responsible, or to one or more of them. Such a declaration shall take effect on the date of entry into force of the Convention for the State concerned. At any time thereafter, such extensions shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands. The Convention shall enter into force for the territories mentioned in such an extension on the sixtieth day after the notification indicated in the preceding paragraph.

Article 20

The present Convention shall remain in force for five years from the date of its entry into force in accordance with the first paragraph of article 17 even for States which have ratified it or acceded to it subsequently.

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

Le Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas notifiera aux Etats visés à l'article 16, ainsi qu'aux Etats qui auront adhéré conformément aux dispositions de l'article 18:

- a* les signatures et ratifications visées à l'article 16;
- b* la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur conformément aux dispositions de l'article 17, alinéa premier;
- c* les adhésions visées à l'article 18 et la date à laquelle elles auront effet;
- d* les déclarations mentionnées à l'article 19;
- e* les dénonciations visées à l'article 20, alinéa 3.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à La Haye, le 19.., en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement des Pays-Bas et dont une copie certifiée conforme sera remise, par la voie diplomatique, à chacun des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé.

If there has been no denunciation, it shall be renewed tacitly every five years.

Any denunciation shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands at least six months before the end of the five year period.

It may be limited to certain of the territories to which the Convention applies.

The denunciation shall have effect only as regards the State which has notified it. The Convention shall remain in force for the other Contracting States.

Article 21

The Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands shall give notice to the States referred to in article 16, and to the States which have acceded in accordance with article 18 of the following –

- a* the signatures and ratifications referred to in article 16;
- b* the date on which the present Convention enters into force in accordance with the first paragraph of article 17;
- c* the accessions referred to in article 18 and the dates on which they take effect;
- d* the declarations referred to in article 19;
- e* the denunciations referred to in the third paragraph of article 20.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the present Convention.

Done at The Hague, on the .. day of .. 19.., in the English and French languages, both texts being equally authentic, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the Netherlands, and of which a certified copy shall be sent, through the diplomatic channel, to each of the States represented at the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law.

Séance plénière

Procès-verbal de la Séance plénière des 25 et 26 octobre 1968¹

EXTRAIT : DISCUSSIONS RELATIVES AU PROJET
DE CONVENTION EN MATIÈRE D'ACCIDENTS DE LA
CIRCULATION ROUTIÈRE

La séance est reprise à 18 h. 30.

Le Président de la Onzième session à la reprise de la séance propose à la Commission d'aborder l'étude du projet de convention préparé par la Commission II, projet relatif aux accidents de la circulation routière. Il invite M. Loussouarn (France), Président de la Commission II, à présenter le texte du projet de convention.

Le Président de la Commission II déclare: «En l'année

¹ Voir le début de ce procès-verbal, relatif à la reconnaissance des divorces et des séparations de corps, dans le Tome II des *Actes et Documents de la Onzième session (1968)*.

1968, sur le territoire de l'Etat néerlandais, 27 personnes ayant la qualité de Délégués à la Conférence de La Haye et ayant pris place à bord d'un véhicule immatriculé «Commission II» sont impliquées à titre de co-auteurs d'actes prétendument illicites qui, aux dires du demandeur, constitueraient, en raison de la fréquence des séances, une infraction continue.

Cette infraction consisterait en l'élaboration d'un projet de convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière.

Les défenseurs prétendent qu'à supposer démontre le caractère illicite d'une telle activité, ils n'encourent qu'une responsabilité qui, tout en étant solidaire, doit être limitée. En effet, la complexité de la matière, en raison de l'infinie variété des hypothèses qu'elle est susceptible de recouvrir, fait que les coauteurs sont aussi des victimes.

C'est dès lors en cette double qualité que le conducteur de la Deuxième Commission a le périlleux honneur de présenter en une rapide analyse, l'économie du projet de convention qui est soumis à la Session plénière».

Le Président de la Commission II expose alors l'économie de l'avant-projet. Il souligne que la convention ne traite que de la responsabilité civile extra-contractuelle. L'article premier définit l'accident de la circulation routière.

L'article 2 indique ce qui est exclu du champ d'application de la convention.

L'article 3 pose le principe selon lequel est compétente la loi du lieu de l'accident. Cette loi a été préférée à la «proper law of the tort». Malgré les avantages doctrinaux et jurisprudentiels de la «proper law», la loi du lieu de l'accident a été préférée car il a semblé nécessaire d'avoir une formule précise et une loi facilement déterminable. Cette nécessité est d'autant plus impérieuse que la convention n'est pas faite pour les juges. Il faut que les assureurs puissent régler eux-mêmes, sans procès, les indemnités dues aux victimes.

C'est cette même idée qui a dicté l'article 4 et la prise en considération de la loi de l'Etat d'immatriculation,

de préférence à la loi de la résidence habituelle qui avait été retenue par l'avant-projet.

Mais ce qui constitue l'apport le plus original du projet de convention, c'est qu'il remédie à l'inconvénient de la compétence de la *lex loci delicti* lorsque toutes les parties à un accident se rattachent à un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu.

L'idée est simple. Sa mise en oeuvre est plus délicate et il a nécessairement fallu sérier les hypothèses en partant de la plus simple pour aboutir aux plus complexes. Tel est le but des distinctions faites par les lettres *a*, *b* et *c* de l'article 4. Il y a le cas où un seul véhicule est impliqué dans l'accident, celui enfin où plusieurs personnes se trouvant hors du ou des véhicules concernés par l'accident sont impliquées dans ce dernier.

Deux principes fondamentaux ont été retenus: l'unité de loi applicable aux coauteurs, la pluralité éventuelle de lois applicables aux victimes.

L'article 5 vise les dommages aux biens. Pour ceux qui sont dans le véhicule, on leur fait suivre soit le sort du passager, soit le sort du véhicule. Pour ceux qui sont hors du véhicule, la *lex loci delicti* s'appliquera sous réserve des effets personnels de la victime.

L'article 6 remplace dans certains cas une immatriculation inexistante ou dépourvue de signification par le stationnement habituel.

L'article 7 concerne le rôle des règles de la circulation et de la sécurité.

L'article 8 est très important, car il assure à la loi applicable un très large domaine.

L'article 9 régit l'action directe de la victime contre l'assureur.

Les autres articles n'appellent pas de commentaires particuliers. Ils sont relatifs à l'ordre public, à la situation des Etats à système juridique non unifié, à la sauvegarde des conventions signées ou à signer en des matières particulières. Il faut, en revanche, signaler l'importance de l'article 11 qui prévoit que la convention portera loi uniforme de droit international privé dans les Etats signataires.

Par rapport à l'avant-projet, les innovations principales sont les suivantes: la loi du lieu d'immatriculation a remplacé celle de la résidence habituelle, le principe d'unité a été renforcé entre les coauteurs, le rôle de la *lex loci* a été accru.

Le Président de la Commission II termine en soulignant la brièveté du présent projet de convention.

Le Président de la Onzième session propose de passer à l'étude du projet.

M. Eijssen (Pays-Bas) propose que les articles ne soient pas lus à haute voix, les textes ayant été distribués par écrit.

M. Taborda Ferreira (Portugal) se raille à cette opinion.

Le Président de la Onzième session demande à la Commission si elle approuve cette proposition.

Cette suggestion est adoptée.

La Commission examine le titre du projet de convention. Ce titre est adopté dans la rédaction de l'Acte final. La Commission examine le préambule. Le préambule est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article premier.

Mr Philip (Denmark) wished to make a short statement concerning the words 'civil non-contractual liability' in paragraph 1.

1 He understood that it was left entirely to national authorities to define the meaning of this term.

2 There was nothing in the Convention which made it necessary to conclude that at least some relationships within a car must be purely non-contractual.

3 A contract of transport might, and in some countries would have to, exclude the application of the Convention to the accident.

4 It lay with the *lex fori* to decide whether the parties to the action after the accident had occurred could make a choice of law.

Mr Essén (Sweden) suggested that article 1 should be amended to read 'traffic accidents in whatever kind of proceedings it is sought to enforce this liability'. He also thought that the word 'some' in the last line should be changed to the word 'certain', so as to correspond with the French text. These changes were accepted.

L'article premier est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 2.

Mr Philip (Denmark) pointed out that the words 'and assignment of rights' in paragraph 5 of article 2 had been inserted at the request of the Luxemburg delegation, and as their suggestions had been accepted for paragraph 6, he asked whether they still wished these words to be included.

M. Huss (Luxembourg) souligne que les «cessions de droit» sont des «cessions de plein droit», ce qui explique le singulier. Il ajoute qu'elles ne concernent que les assurances sociales. Elles devraient donc figurer au No 6 de l'article 2 mais là elles sont inutiles, car on lit déjà «actions et recours». M. Huss propose donc de supprimer les mots «cessions de droit».

M. Goldman (France) observe que c'est parce qu'il s'agit de cessions légales que le mot droit est mis au singulier.

Le Président de la Commission II explique que cette expression correspond aux cessions légales connues par certains pays.

La Commission décide de biffer les mots «et cessions de droit». Le texte du 5 devient: «aux recours et aux subrogations concernant les assureurs».

The English text of paragraph 5 was altered so as to read 'to recourse actions and to subrogation insofar as insurance companies are concerned'.

L'article 2 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 3.

L'article 3 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 4.

Après quelques retouches de style, l'article 4 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 5.

A discussion ensued which resulted in the words 'liability towards' being inserted in paragraphs 1 and 2 of the article, and the words 'to the liability towards the victim' being inserted in the last paragraph.

Le Secrétaire général souligne qu'il est difficile de dire que la loi s'applique à la victime. Elle s'applique à la responsabilité envers la victime. Cette modification est adoptée et le texte est modifié en conséquence.

L'article 5 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

M. Edlbacher (Autriche) signale que le texte français ne correspond pas tout à fait au texte anglais. Dans le texte français, on parle de plusieurs immatriculations; dans le texte anglais, d'immatriculations dans plusieurs Etats.

Le Président de la Commission II propose: «ou immatriculée dans plusieurs Etats». Cette modification est adoptée.

L'article 6 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission aborde l'étude de l'article 7.

M. Krings (Belgique) demande ce qu'il faut entendre par «il doit... être tenu compte».

Le Président de la Commission II répond que le problème est de déterminer l'incidence de la loi locale sur la responsabilité. La loi locale de police et de circulation n'est qu'un donné de fait dont le juge devra cependant tenir compte. C'est pourquoi on a adopté une formule un peu neutre, mais qui oblige le juge à prendre en considération la loi locale. Cependant, le juge peut également tenir compte de la loi applicable à la responsabilité. La loi locale n'est pas exclusive. Le Président cite l'exemple de l'autocar belge 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 belge supposée applicable à la responsabilité, le chauffeur aurait dû être remplacé toutes les 6 heures. Malgré la loi locale qui ne contient aucune exigence semblable, le juge pourra se référer à la loi belge.

L'article 7 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission aborde l'étude de l'article 8.

Mr Essén (Sweden) suggested that paragraph 3 of article 8 should read 'existence and kind of injury or damage which may have to be compensated'. This change was accepted.

Mr Kearney (United States) pointed out that the word 'liability' was used in paragraph 1, 2 and 7 of article 8, and not in the other paragraphs, and he wondered whether this had any special significance in connection with the use of the term in article 5.

Le Président de la Commission II répond que les articles antérieurs ayant déterminé la loi applicable à la responsabilité, l'article 8 précise le domaine de cette loi applicable.

L'article 8 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 9.

Mr Essén (Sweden) suggested that the second paragraph of article 9 should read 'if the law of the State of registration is applicable under articles 4 or 5 and that law provides no right of direct action, such a right shall, nevertheless exist if it is provided by the internal law of the State where the accident occurred'. This text was accepted.

Mr Philip (Denmark) said that he had looked at the post-war conventions concluded by the Hague Conference, and had found six different public policy clauses.

Le Président de la Commission II souligne que la formule reproduite est celle des conventions antérieures.

La Commission II avait d'abord voté contre l'insertion d'une clause sur l'ordre public, puis elle était revenue sur sa position après l'intervention du Président de la Session plénière.

Le Président de la Session plénière met aux voix le texte de l'article 10.

Vote

Par 14 voix (Allemagne, Autriche, Canada, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, République Arabe Unie, Suisse, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) contre une (Royaume-Uni) et huit abstentions (Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, Japon, Portugal, Suède) l'article 10 est adopté.

Le Président de la Commission II souligne que la loi étrangère ne doit être écartée par le recours à l'ordre public que sur des points très limités.

M. Taborda Ferreira (Portugal) déclare que devant s'absenter, il apporte par avance son vote aux articles non encore discutés.

La séance est suspendue de 19 h. 40 à 20 h. 45.

Le Président de la Onzième session ouvre la séance.

La Commission aborde l'étude de l'article 11.

M. Huss (Luxembourg) regrette que l'on n'ait pas repris la formule de Strasbourg, selon laquelle chaque Etat contractant s'engage à introduire dans son droit interne les dispositions de la convention. Cette formule est plus souple que celle qui est soumise à la Commission.

Le Président de la Commission II répond que pour beaucoup de Pays, dont la France, l'introduction n'a pas de sens, car la Convention prend effet dès qu'elle est ratifiée.

L'article 11 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 12.

L'article 12 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 13.

M. Panchaud (Suisse) souhaite que les articles 12, 13 et 14 soient regroupés en un seul article.

Le Président répond que l'article 12 est la clause fédérale classique, que l'article 13 a été introduit à la demande du Royaume-Uni pour ses conflits internes, l'article 14 à la demande de la délégation canadienne.

Après quelques modifications de détail, les articles 12, 13 et 14 sont adoptés dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 15.

L'article 15 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude des clauses protocolaires: articles 16 à 21.

Le Secrétaire général souligne l'importance des articles 19 et 20.

Les articles 16 et 17 sont adoptés dans la rédaction de l'Acte final.

Mr Kopáč (Czechoslovakia) said that he wished to repeat his delegation's objections made in connection with article 28 of the Divorce Convention. He felt that the use of this article limited the possibility of States not represented at the Session of participating in the Convention.

Le Président de la Onzième session répond que ces observations figureront au procès-verbal.

Mr von Spreckelsen (Germany) said that his delegation would like to see the complete text of paragraphs 4 and 5 of article 28 of the Divorce Convention included in this text. He wanted equal accession clauses in each convention. His delegation had profoundly considered Working Document No 11¹ on this point, and article 11 of the Draft, but they felt that their proposition would not do any harm to any Member States signing and ratifying the Convention.

A similar text had been included in the Convention on the Applicable Law on the Protection of Infants, which his country had signed a few days previously and in two other Hague Conventions.

Mr Matić (Yugoslavia) thought it would be better to take the text as provided in the Draft. The two Conventions dealt with quite different matters and there was no reason why the accession clauses should be the same.

Mr Yadin (Israel) thought that there should be a vote on the matter.

M. Essén (Suède) souligne que le principe a été admis que la convention portait loi uniforme. Il n'y a donc aucun intérêt à en limiter l'accès à d'autres Etats.

Le Secrétaire général répond qu'un Etat qui n'exécute pas ses obligations résultant d'un traité s'expose à des reproches de la part des autres Etats contractants. Or, un Etat peut ne pas vouloir s'exposer aux reproches d'un autre Etat qu'il ne reconnaît pas.

Mr Kearney (United States) agreed with the Secretary-General that this was a question of treaty relationships and not one of reciprocity. Account had to be given to this problem, and he thought it was good to have the same type of rules as to accession in all three Conventions. For this reason he supported the German delegation.

Le Président de la Onzième session met aux voix la proposition allemande tendant à modifier l'article 18 par l'addition des alinéas 4 et 5 de l'article 28 de la Convention relative au divorce qui vient d'être adoptée.

¹ Le Doc.trav. No 11, soumis à la Séance plénière et comprenant le Rapport du Comité sur les clauses finales, est reproduit dans le Tome I des *Actes et Documents de la Onzième session*.

Vote

Par 15 voix (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis, Finlande, France, Grèce, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, République Arabe Unie, Royaume-Uni) contre 4 (Irlande, Israël, Tchécoslovaquie, Yougoslavie) et 3 abstentions (Canada, Suède, Suisse) la proposition allemande est adoptée.

L'article 18 ainsi modifié est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 19.

L'article 19 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 20.

L'article 20 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

La Commission passe à l'étude de l'article 21.

L'article 21 est adopté dans la rédaction de l'Acte final.

Le Président de la Onzième session met aux voix l'adoption de l'ensemble du projet de Convention.

Vote

A l'unanimité (Allemagne, Autriche, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grèce, Irlande, Israël, Italie, Japon, Luxembourg, Pays-Bas, République Arabe Unie, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie) sauf 2 abstentions (Etats-Unis, Royaume-Uni), l'ensemble du projet de convention est adopté.

Le Président clôt la séance à 22 h.¹

¹ Voir la suite de ce procès-verbal, relatif aux matières diverses, dans le tome I des *Actes et Documents de la Onzième session* (1968).

Acte final

Extrait de l'Acte final de la Onzième session¹

Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière

Les Etats signataires de la présente Convention,

Désirant établir des dispositions communes concernant la loi applicable à la responsabilité civile extra-contractuelle en matière d'accidents de la circulation routière,

Ont résolu de conclure une Convention à cet effet et sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier

La présente Convention détermine la loi applicable à

¹ Texte complet de l'Acte final, voir *Actes et Documents de la Onzième session (1968)* Tome I.

Extract from the Final Act of the Eleventh Session¹

Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents

The States signatory to the present Convention,

Desiring to establish common provisions on the law applicable to civil non-contractual liability arising from traffic accidents,

Have resolved to conclude a Convention to this effect and have agreed upon the following provisions –

Article 1

The present Convention shall determine the law

¹ For the complete text of the Final Act see *Actes et Documents de la Onzième session (1968)* Tome I.

la responsabilité civile extra-contractuelle découlant d'un accident de la circulation routière, quelle que soit la nature de la juridiction appelée à en connaître.

Par accident de la circulation routière au sens de la présente Convention, on 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.

Article 2

La présente Convention ne s'applique pas:

- 1 à la responsabilité des fabricants, vendeurs et réparateurs de véhicules;
- 2 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;
- 3 aux responsabilités du fait d'autrui, à l'exception de celle du propriétaire du véhicule et de celle du commettant;
- 4 aux recours entre personnes responsables;
- 5 aux recours et aux subrogations concernant les assureurs;
- 6 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.

Article 3

La loi applicable est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Article 4

Sous réserve de l'article 5, il est dérogé à la disposition de l'article 3 dans les cas prévus ci-après:

a Lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident et qu'il est immatriculé dans un Etat autre que celui sur le territoire duquel l'accident est survenu, 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,
- 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.

En cas de pluralité de victimes, la loi applicable est déterminée séparément à l'égard de chacune d'entre elles.

b Lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident, les dispositions figurant sous lettre *a* ne sont applicables que si tous les véhicules sont immatriculés dans le même Etat.

c Lorsque des personnes se trouvant sur les lieux de l'accident hors du ou des véhicules sont impliquées dans l'accident, les dispositions figurant sous lettres *a* et *b* ne sont applicables que si toutes ces personnes avaient leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

applicable to civil non-contractual liability arising from traffic accidents, in whatever kind of proceeding it is sought to enforce this liability.

For the purpose of this Convention, a traffic accident shall mean an accident which involves one or more vehicles, whether motorized or not, and is connected with traffic on the public highway, in grounds open to the public or in private grounds to which certain persons have a right of access.

Article 2

The present Convention shall not apply -

- 1 to the liability of manufacturers, sellers or repairers of vehicles;
- 2 to the responsibility of the owner, or of any other person, for the maintenance of a way open to traffic or for the safety of its users;
- 3 to vicarious liability, with the exception of the liability of an owner of a vehicle, or of a principal, or of a master;
- 4 to recourse actions among persons liable;
- 5 to recourse actions and to subrogation insofar as insurance companies are concerned;
- 6 to actions and recourse actions by or against social insurance institutions, other similar institutions and public automobile guarantee funds, and to any exemption from liability laid down by the law which governs these institutions.

Article 3

The applicable law is the internal law of the State where the accident occurred.

Article 4

Subject to Article 5, the following exceptions are made to the provision of Article 3 -

a Where only one vehicle is involved in the accident and it is registered in a State other than that where the accident occurred, the internal law of the State of registration is applicable to determine liability

- towards the driver, owner or any other person having control of or an interest in the vehicle, irrespective of their habitual residence,

- towards a victim who is a passenger and whose habitual residence is in a State other than that where the accident occurred,

- towards a victim who is outside the vehicle at the place of the accident and whose habitual residence is in the State of registration.

Where there are two or more victims the applicable law is determined separately for each of them.

b Where two or more vehicles are involved in the accident, the provisions of *a* are applicable only if all the vehicles are registered in the same State.

c Where one or more persons outside the vehicle or vehicles at the place of the accident are involved in the accident and may be liable, the provisions of *a* and *b* are applicable only if all these persons have their habitual residence in the State of registration. The

Il en est ainsi, alors même qu'elles sont aussi victimes de l'accident.

Article 5

La loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le passager régit aussi la responsabilité pour les dommages aux biens transportés dans le véhicule, qui appartiennent au passager ou qui lui ont été confiés.

La loi applicable en vertu des articles 3 et 4 à la responsabilité envers le propriétaire du véhicule régit la responsabilité pour les dommages aux biens transportés par le véhicule, autres que ceux visés à l'alinéa précédent. La loi applicable à la responsabilité pour les dommages aux biens se trouvant hors du ou des véhicules est celle de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu. Toutefois, la responsabilité pour les dommages aux effets personnels de la victime se trouvant hors du ou des véhicules est soumise à la loi interne de l'Etat d'immatriculation, lorsqu'elle est applicable à la responsabilité envers la victime en vertu de l'article 4.

Article 6

Pour les véhicules non immatriculés ou immatriculés dans plusieurs Etats, la loi interne de l'Etat du stationnement habituel remplace celle de l'Etat d'immatriculation. Il en est de même lorsque ni le propriétaire, ni le détenteur, ni le conducteur du véhicule n'avaient, au moment de l'accident, leur résidence habituelle dans l'Etat d'immatriculation.

Article 7

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.

Article 8

La loi applicable détermine notamment:

- 1 les conditions et l'étendue de la responsabilité;
- 2 les causes d'exonération, ainsi que toute limitation et tout partage de responsabilité;
- 3 l'existence et la nature des dommages susceptibles de réparation;
- 4 les modalités et l'étendue de la réparation;
- 5 la transmissibilité du droit à réparation;
- 6 les personnes ayant droit à réparation du dommage qu'elles ont personnellement subi;
- 7 la responsabilité du commettant du fait de son préposé;
- 8 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.

Article 9

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.

Si la loi de l'Etat d'immatriculation, applicable en vertu des articles 4 ou 5, ne connaît pas ce droit, il peut néanmoins être exercé s'il est admis par la loi interne de

same is true even though these persons are also victims of the accident.

Article 5

The law applicable under Articles 3 and 4 to liability towards a passenger who is a victim governs liability for damage to goods carried in the vehicle and which either belong to the passenger or have been entrusted to his care.

The law applicable under Articles 3 and 4 to liability towards the owner of the vehicle governs liability for damage to goods carried in the vehicle other than goods covered in the preceding paragraph.

Liability for damage to goods outside the vehicle or vehicles is governed by the internal law of the State where the accident occurred. However the liability for damage to the personal belongings of the victim outside the vehicle or vehicles is governed by the internal law of the State of registration when that law would be applicable to the liability towards the victim according to Article 4.

Article 6

In the case of vehicles which have no registration of which are registered in several States the internal law of the State in which they are habitually stationed shall replace the law of the State of registration. The same shall be true if neither the owner nor the person in possession or control nor the driver of the vehicle has his habitual residence in the State of registration at the time of the accident.

Article 7

Whatever may be the applicable law, in determining liability account shall be taken of rules relating to the control and safety of traffic which were in force at the place and time of the accident.

Article 8

The applicable law shall determine, in particular –

- 1 the basis and extent of liability;
- 2 the grounds for exemption from liability, any limitation of liability, and any division of liability;
- 3 the existence and kinds of injury or damage which may have to be compensated;
- 4 the kinds and extent of damages;
- 5 the question whether a right to damages may be assigned or inherited;
- 6 the persons who have suffered damage and who may claim damages in their own right;
- 7 the liability of a principal for the acts of his agent or of a master for the acts of his servant;
- 8 rules of prescription and limitation, including rules relating to the commencement of a period of prescription or limitation, and the interruption and suspension of this period.

Article 9

Persons who have suffered injury or damage shall have a right of direct action against the insurer of the person liable if they have such a right, under the law applicable according to Articles 3, 4 or 5.

If the law of the State of registration is applicable under Articles 4 or 5 and that law provides no right of direct action, such a right shall nevertheless exist if it is provid-

l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Si aucune de ces lois ne connaît ce droit, il peut être exercé s'il est admis par la loi du contrat d'assurance.

Article 10

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.

Article 11

L'application des articles 1 à 10 de la présente 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.

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.

Article 13

Un Etat à système juridique non unifié n'est pas tenu d'appliquer la présente Convention aux accidents survenus sur son territoire, lorsqu'ils concernent des véhicules qui ne sont immatriculés que dans les unités territoriales de cet Etat.

Article 14

Un Etat à système juridique non unifié pourra, au moment de la signature, de la ratification ou de l'adhésion, déclarer que la présente 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.

Article 15

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.

Article 16

La présente Convention est ouverte à la signature des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé. Elle sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

Article 17

La présente Convention entrera en vigueur le soixantième jour après le dépôt du troisième instrument de ratification prévu par l'article 16, alinéa 2.

La Convention entrera en vigueur, pour chaque Etat

ed by the internal law of the State where the accident occurred.

If neither of these laws provides any such right it shall exist if it is provided by the law governing the contract of insurance.

Article 10

The application of any of the laws declared applicable by the present Convention may be refused only when it is manifestly contrary to public policy ('ordre public').

Article 11

The application of Articles 1 to 10 of this Convention shall be independent of any requirement of reciprocity. The Convention shall be applied even if the applicable law is not that of a Contracting State.

Article 12

Every territorial entity forming part of a State having a non-unified legal system shall be considered as a State for the purposes of Articles 2 to 11 when it has its own legal system, in respect of civil non-contractual liability arising from traffic accidents.

Article 13

A State having a non-unified legal system is not bound to apply this Convention to accidents occurring in that State which involve only vehicles registered in territorial units of that State.

Article 14

A State having a non-unified legal system may, at the time of signature, ratification or accession, declare that this Convention shall extend to all its legal systems or only to one or more of them, and may modify its declaration at any time thereafter, by making a new declaration.

These declarations shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands and shall state expressly the legal systems to which the Convention applies.

Article 15

This Convention shall not prevail over other conventions in special fields to which the Contracting States are or may become Parties and which contain provisions concerning civil non-contractual liability arising out of a traffic accident.

Article 16

The present Convention shall be open for signature by the States represented at the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law.

It shall be ratified, and the instruments of ratification shall be deposited with the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands.

Article 17

The present Convention shall enter into force on the sixtieth day after the deposit of the third instrument of ratification referred to in the second paragraph of Article 16.

The Convention shall enter into force for each signatory

signataire ratifiant postérieurement, le sixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

Article 18

Tout Etat non représenté à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé 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 pourra adhérer à la présente Convention après son entrée en vigueur en vertu de l'article 17, alinéa premier.

L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas.

La Convention entrera en vigueur, pour l'Etat adhérent, le sixième jour après le dépôt de son instrument d'adhésion.

L'adhésion n'aura d'effet que dans les rapports entre l'Etat adhérent et les Etats contractants qui auront déclaré accepter cette adhésion. Cette déclaration sera déposée auprès du Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas; celui-ci en enverra, par la voie diplomatique, une copie certifiée conforme, à chacun des Etats contractants.

La Convention entrera en vigueur entre l'Etat adhérent et l'Etat ayant déclaré accepter cette adhésion sixième jours après le dépôt de la déclaration d'acceptation.

Article 19

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 sixième jour après la notification mentionnée à l'alinéa précédent.

Article 20

La présente 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

Le Ministère des Affaires Etrangères des Pays-Bas notifiera aux Etats visés à l'article 16, ainsi qu'aux Etats qui auront adhéré conformément aux dispositions de l'article 18:

a les signatures et ratifications visées à l'article 16;

State which ratifies subsequently on the sixth day after the deposit of its instrument of ratification.

Article 18

Any State not represented at the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law which is a Member of this Conference or of the United Nations or of a specialized agency of that Organisation, or a Party to the Statute of the International Court of Justice may accede to the present Convention after it has entered into force in accordance with the first paragraph of Article 17.

The instrument of accession shall be deposited with the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands.

The Convention shall enter into force for a State acceding to it on the sixth day after the deposit of its instrument of accession.

The accession will have effect only as regards the relations between the acceding State and such Contracting States as will have declared their acceptance of the accession. Such a declaration shall be deposited at the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands; this Ministry shall forward, through diplomatic channels, a certified copy to each of the Contracting States.

The Convention will enter into force as between the acceding State and the State having declared to accept the accession on the sixth day after the deposit of the declaration of acceptance.

Article 19

Any State may, at the time of signature, ratification or accession, declare that the present Convention shall extend to all the territories for the international relations of which it is responsible, or to one or more of them. Such a declaration shall take effect on the date of entry into force of the Convention for the State concerned.

At any time thereafter, such extensions shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands. The Convention shall enter into force for the territories mentioned in such an extension on the sixth day after the notification indicated in the preceding paragraph.

Article 20

The present Convention shall remain in force for five years from the date of its entry into force in accordance with the first paragraph of Article 17, even for States which have ratified it or acceded to it subsequently.

If there has been no denunciation, it shall be renewed tacitly every five years.

Any denunciation shall be notified to the Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands at least six months before the end of the five year period.

It may be limited to certain of the territories to which the Convention applies.

The denunciation shall have effect only as regards the State which has notified it. The Convention shall remain in force for the other Contracting States.

Article 21

The Ministry of Foreign Affairs of the Netherlands shall give notice to the States referred to in Article 16, and to the States which have acceded in accordance with Article 18 of the following –

a the signatures and ratifications referred to in Article 16;

b la date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur conformément aux dispositions de l'article 17, alinéa premier;

c les adhésions visées à l'article 18 et la date à laquelle elles auront effet;

d les déclarations mentionnées aux articles 14 et 19;

e les dénonciations visées à l'article 20, alinéa 3.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à La Haye, le 19..., en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui sera déposé dans les archives du Gouvernement des Pays-Bas et dont une copie certifiée conforme sera remise, par la voie diplomatique, à chacun des Etats représentés à la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé.

b the date on which the present Convention enters into force in accordance with the first paragraph of Article 17;

c the accessions referred to in Article 18 and the dates on which they take effect;

d the declarations referred to in Articles 14 and 19;

e the denunciations referred to in the third paragraph of Article 20.

In witness whereof the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the present Convention.

Done at The Hague, on the day of 19..., in the English and French languages, both texts being equally authentic, in a single copy which shall be deposited in the archives of the Government of the Netherlands, and of which a certified copy shall be sent, through the diplomatic channel, to each of the States represented at the Eleventh Session of the Hague Conference on Private International Law.

Rapport

Rapport explicatif de M. Eric W. Essén

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 (délits et quasi-délits) 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 *Mémoire 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 routière¹.

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 suivantes².

5 En partant de l'avant-projet élaboré par la Commission spéciale ainsi que des observations des Gouvernements relatives à cet avant-projet³, 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, 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 sécu-

¹ Voir avant-projet de Convention adopté par la Commission spéciale et Rapport de M. E. W. Essén, document préliminaire No 4 de juin 1968.

² Acte Final, Partie C, sous a.

³ Document préliminaire No 5, *supra* p. 81.

rité 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. La 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 co-auteurs 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 solution¹ a l'avantage de faciliter la prévisibilité car 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 4 a 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 4 b vise la situation où plusieurs véhicules sont impliqués dans l'accident. Dans ce cas les règles de l'article 4 a 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 4 c 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'immatricu-

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.

lation 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 plutôt théoriques que pratiques. D'ailleurs ils sont inévitables, du moment qu'il a été estimé 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 circula-

tion 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 commet-

tants 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 qui 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 4 c, pour la détermination 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 ces 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 article 8, No 10, p. 213 et suivantes.

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 ce 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 coresponsables 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 dédommagée 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 vi-

gueur dans ce pays et que le responsable doit être soumis à la même obligation de réparation que les autres. 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 commissi* 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 inexistantes, 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, p. 203), 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 oeuvre 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 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 pas².

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.

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

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».

² 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.

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'accident, 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 celles-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 appréciée 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 donc 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 endommagent 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 immatriculé. 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-contractuelle, 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. Dépeçer 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 pré-alables 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 anglais «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 doive 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 et en réalité unique soit l'existence 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 et sous les condi-

tions 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, p. 214, 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 tes-

tamentaires 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.

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 com-

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.
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.

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.

me 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 4 *b* 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 autre matière

res, 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 sixième 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 sixième 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 sixième 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 «sixième 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 sixième 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 Etats représentés à la Onzième session, ainsi qu'aux Etats qui auront adhéré à la convention. L'article n'appelle pas d'observations.

Stockholm, octobre 1969

ERIC W. ESSÉN

Annexes au Rapport explicatif

ANNEXE I

Le projet de convention a déjà fait l'objet de nombreuses études. On peut citer en particulier:

AMRAM, PH. W. — Report on the Eleventh Session of the Hague Conference; *American Journal of International Law* 1969, p. 521.

BATIFFOL, H. — Détermination de la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière; *Revue critique de droit international privé* 1969, p. 226.

BEITZKE, G. — Die 11. Haager Konferenz und das Kollisionsrecht der Strassenverkehrsunfälle; *Rabelszeitschrift* 1969, p. 204.

DUITOIT, B. ET MERCIER, P. — Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière; *Rivista di diritto internazionale privato e processuale* 1969, p. 404 et *Nederlands Tijdschrift voor Internationaal Recht* 1969, p. 236.

ESSÉN, E. W. — Tillämpig lag vid internationella trafikolyckor; *Nordisk Försäkrings Tidskrift* 1969, p. 217.

LOUSSOUARN Y. — La Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière; *Journal du droit international* 1969.

MOCHI ONORY, A. G. — L'Undicesima Sessione della Conferenza dell'Aja di diritto internazionale privato; *Rivista di diritto internazionale* vol. LII 1969, p. 18.

NEWMAN, K. M. H. — The Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents; *The International and Comparative Law Quarterly* 1969, p. 643.

DE NOVA, R. — La Convenzione dell'Aja sulla legge applicabile agli incidenti stradali; *Diritto internazionale* vol. XXIII 1969, p. 104.

— Etude parue dans *Jus Privatum Gentium — Festschrift Max Rheinstein*, Tübingen 1968, vol. 1, p. 399.

Il a été estimé utile de reproduire ci-dessous la *Résolution sur les obligations délictuelles en droit international privé*, adoptée le 11 septembre 1969 par l'Institut de Droit International, au cours de sa Cinquante-quatrième session (Edimbourg 1969).

On remarquera que les directives générales figurant dans la Résolution ne s'éloignent pas des règles adoptées à La Haye pour la matière particulière des accidents de la circulation routière:

L'Institut de Droit international,

Estimant qu'en raison du développement de la technique, les principes qui gouvernent la responsabilité délictuelle en droit international privé ont déjà pris et continuent à prendre une grande importance pratique;

Constatant qu'une des conséquences de ce développement est la mise en question, dans de nombreux pays, de l'application traditionnelle de la loi du lieu du délit, par les tribunaux et par la doctrine;

Etant convaincu que le principe selon lequel s'applique la loi du lieu du délit devrait être maintenu, mais que ce principe devrait faire l'objet d'exceptions lorsque le lieu du délit est purement fortuit ou lorsque l'environnement social des parties est différent de l'environnement géographique du délit;

Estimant en outre que l'étendue et les modalités de la substitution à la loi du lieu du délit d'un autre système juridique doivent faire l'objet d'une étude particulière pour chaque type de délit (accidents de la circulation, accidents du travail, diffamation et violation de la sphère privée par les moyens de communication, concurrence déloyale et autres délits économiques, délits commis en haute mer, dans l'air, dans l'espace, etc.), et excède le cadre d'une Résolution générale sur la responsabilité délictuelle;

Et estimant aussi que le moment n'est pas encore venu pour l'Institut de se prononcer pour ou contre l'opportunité d'appliquer des lois distinctes aux différents aspects de la responsabilité délictuelle;

Considérant que la différence entre l'obligation résultant de la faute et l'obligation résultant du risque, et que la différence entre les finalités de prévention et de répartition des risques, sont des différences de degré et non de nature, qu'il est impossible d'établir des principes de droit international privé distincts pour les deux genres de responsabilité et pour les deux genres de buts poursuivis et que les mêmes règles doivent s'appliquer aussi bien aux règles de prévention qu'à celles de répartition des risques;

Considérant en outre qu'il n'est pas opportun d'établir des règles permettant de définir d'une manière abstraite le lieu d'un délit, la détermination de ce lieu dépendant dans chaque cas de la force du lien existant entre le problème à résoudre et le lieu dans lequel un fait considéré comme délictuel a été commis ou dans lequel les conséquences d'un fait délictuel se sont produites;

Estimant qu'il est inopportun d'établir, dans une Résolution consacrée à la responsabilité délictuelle, des règles de qualification de l'objet du litige, cette matière ne pouvant être abordée que dans le cadre des principes généraux de droit international privé;

Mais considérant que le domaine des règles suivantes, concernant la responsabilité délictuelle, ne devrait pas

s'étendre à la responsabilité contractuelle, ni aux obligations résultant de l'enrichissement sans cause, ni aux exceptions à la responsabilité délictuelle dont peuvent bénéficier les membres d'une famille dans leurs relations mutuelles, ni à la transmission aux ayants cause de la victime du droit à demander réparation, ni à la transmission de la responsabilité délictuelle aux ayants cause de l'auteur de l'acte;

Considérant en outre que les droits de l'assureur de la victime à être subrogé aux droits de celle-ci contre la personne responsable de l'accident, et que le droit de la victime de réclamer directement à l'assureur de la personne responsable la réparation du préjudice sont si étroitement liés au domaine du contrat d'assurance qu'il ne serait pas judicieux pour l'Institut d'exprimer, dans cette Résolution sur la responsabilité délictuelle, une opinion quelconque quant à la loi applicable à ces droits;

Et considérant qu'en raison du développement rapide et souvent contradictoire du droit dans de nombreux pays, le temps n'est pas venu de formuler un projet de législation précise, mais que des directives générales de nature à orienter la jurisprudence et la doctrine sont requises;

a pris la Résolution suivante:

Article premier

Les obligations délictuelles sont en principe soumises à la loi du lieu où le délit a été commis.

Article 2

Aux fins de l'article premier, un délit est considéré avoir été commis dans le lieu auquel la situation est la plus étroitement liée eu égard à tous les faits reliant le délit à un lieu donné, depuis le commencement du comportement délictuel jusqu'à la réalisation du préjudice.

Article 3

En l'absence de tout lien substantiel entre la question soulevée et le lieu ou les lieux où le délit a été commis, on applique par exception aux règles établies aux articles 1 et 2 la loi dont la détermination résulte d'une relation spéciale entre les parties ou entre celles-ci et l'événement:

a ainsi la loi de la résidence habituelle commune pourrait être appliquée entre membres d'une même famille, la loi du siège de l'entreprise à la responsabilité entre employeurs et employés et entre employés de la même entreprise;

b ainsi la loi du lieu d'enregistrement d'un véhicule pourrait être appliquée à la responsabilité entre le conducteur ou le propriétaire et son passager, que le transport soit à titre onéreux ou gratuit, et entre les passagers eux-mêmes; la loi du lieu de l'organisation d'une expédition aux délits commis au cours de celle-ci.

Dans le même esprit la loi du pavillon pourrait être appliquée aux délits commis à bord d'un navire qui se trouve dans des eaux territoriales étrangères, et la loi du lieu de l'enregistrement aux délits commis à bord d'un aéronef.

Article 4

Les principes exprimés aux articles premier, 2 et 3 s'appliquent à toutes les questions que soulève la responsabilité délictuelle, et notamment:

a aux critères de la responsabilité, y compris la question de savoir si une personne rendue responsable l'est en raison du risque créé ou pour faute de sa part, pour faute lourde ou pour faute légère, et à toute présomption concernant cette responsabilité;

b à la question de savoir si, et à quel point, le fait de la victime modifie la responsabilité de l'auteur de l'acte;

c à la question de la capacité délictuelle, y compris celle des mineurs et aliénés, et des personnes morales;

d aux immunités dont peuvent jouir les organisations charitables, ou les syndicats;

e aux questions de la responsabilité du fait d'autrui, y compris celle d'un commettant du fait de ses préposés et d'une personne morale du fait de ses organes, mais sans comprendre nécessairement la responsabilité du mari du fait de sa femme ou des parents du fait de leurs enfants, ni celle des instituteurs et des maîtres du fait de leurs élèves et apprentis;

f à la détermination de la personne ou des personnes ayant droit à la réparation, à la détermination du préjudice pour lequel réparation peut être demandée, y compris la question du dommage moral, et à la fixation de la réparation, y compris les limitations de son montant.

Article 5

La loi applicable d'après les règles précédentes ne peut être écartée que dans la mesure où son application serait manifestement incompatible avec l'ordre public du for.

Tables

Table par articles

Convention Texte adopté	Commission spéciale Avant-projet de mai 1968	Procès-verbaux de la Commission II de la Onzième session	Projet du Comité de rédaction (Doc. trav. 40 et 41)
(p. 193-198)	(p. 62-64)	(p. 91-183)	(p. 175-177)
art. 1	art. 1, al. 1 et 2	Pv. 11, 14	art. 1
art. 2	art. 1, al. 3	Pv. 11, 14	art. 1 bis
art. 3	art. 2	Pv. 3, 12, 14	art. 2
art. 4	art. 3 à 5	Pv. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 12, 13, 14	art. 3
art. 5	—	Pv. 10, 13, 14	art. 4
art. 6	—	Pv. 5, 14	art. 4 bis
art. 7	art. 6, al. 2	Pv. 9, 13, 14	art. 5
art. 8	art. 6, al. 1	Pv. 8, 9, 13, 14	art. 6
art. 9	art. 6, chiffre 7	Pv. 9, 10, 13, 14	art. 7
art. 10	—	Pv. 12, 14	—
art. 11	—	Pv. 12, 14	art. 8
art. 12	art. 8	Pv. 12, 14	art. 10
art. 13	—	Pv. 14	art. 11
art. 14	—	Pv. 14	art. 12
art. 15	—	Pv. 12, 14	art. 9
*			

* Les articles 16 à 21, relatifs aux clauses protocolaires, n'ont été discutés qu'en Séance plénière (*cf.* à ce sujet Procès-verbal de la Séance plénière p. 189-192).

Table des matières

	Procès-verbal No 10	149
	Documents de travail Nos 32 à 36	155
	Procès-verbal No 11	157
	Procès-verbal No 12	163
	Documents de travail Nos 37 à 39	168
	Procès-verbal No 13	170
	Documents de travail Nos 40 et 41	175
	Procès-verbal No 14	178
	Texte du projet soumis à la Séance plénière	184
	<i>Séance plénière</i> (Extrait du Procès-verbal)	189
	<i>Acte final</i> (Extrait)	193
	<i>Rapport de M. Essén</i>	200
Avis au lecteur	Page	
	5	
Onzième session – Travaux préliminaires	7	
<i>Liste des documents</i>	8	
<i>Mémorandum établi par M. Dutoit</i>	9	
<i>Questionnaire</i>	31	
<i>Réponses des Gouvernements</i>	36	
<i>Conclusions de la Commission spéciale</i>	57	
<i>Avant-projet de la Commission spéciale</i>	62	
<i>Rapport de M. Essén</i>	65	
<i>Observations des Gouvernements</i>	81	
Onzième session – Actes	86	
<i>Procès-verbaux et Documents de travail de la Deuxième commission</i>	87	
Composition	87	
Liste des Procès-verbaux et des Documents de travail	89	
Documents de travail Nos 1 à 3	90	
Procès-verbal No 1	91	
Documents de travail Nos 4 à 6	92	
Procès-verbal No 2	94	
Documents de travail Nos 7 à 14	100	
Procès-verbal No 3	103	
Documents de travail Nos 15 et 16	109	
Procès-verbal No 4	110	
Document de travail No 17	116	
Procès-verbal No 5	116	
Documents de travail Nos 18 à 20	122	
Procès-verbal No 6	122	
Documents de travail Nos 21 et 22	128	
Procès-verbal No 7	129	
Document de travail No 23	134	
Procès-verbal No 8	134	
Documents de travail Nos 24 à 27	140	
Procès-verbal No 9	141	
Documents de travail Nos 28 à 31	147	
	Tables	
		221
	<i>Table par articles</i>	222
	<i>Table des matières</i>	223

