
 Eidgenössisches Justiz- und Polizeidepartement 1768  
 Département fédéral de justice et police  
 Dipartimento federale di Giustizia e Polizia

Berna, le 13 octobre 1980

5 novembre 1980

Au Conseil fédéral

Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, signature par la Suisse

---

Département de justice et police. Proposition du 13 octobre 1980 (annexe)

Département des affaires étrangères. Co-rapport du 21 octobre 1980 (adhésion)

Département des finances. Co-rapport du 28 octobre 1980 (adhésion)

Conformément à la proposition, le Conseil fédéral

d é c i d e :

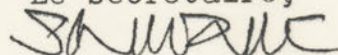
1. M. Paul Gottret, ambassadeur de Suisse à La Haye, ou, en cas d'empêchement, son remplaçant, est chargé de signer au nom de la Suisse, au Ministère des affaires étrangères des Pays-Bas, la convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, du 4 mai 1971.
2. La Chancellerie fédérale établira les pouvoirs dont M. Paul Gottret aura besoin et les remettra à son intention au département des affaires étrangères.
3. La convention sera soumise à l'approbation des Chambres fédérales; le département de justice et police est chargé de préparer un projet de message et d'arrêté fédéral dans ce sens.

Extrait du procès-verbal (sans annexes à la proposition):

- EJPD	5	pour	exécution
- EDA	6	pour	exécution avec les pouvoirs
- EFD	7	pour	connaissance
- EFK	2	"	"
- FinDel	2	"	"

Pour extrait conforme:

Le secrétaire,







EIDGENÖSSISCHES JUSTIZ- UND POLIZEIDEPARTEMENT  
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE JUSTICE ET POLICE  
 DIPARTIMENTO FEDERALE DI GIUSTIZIA E POLIZIA

Berne, le 13 octobre 1980

Au Conseil fédéral

Signature par la Suisse  
 de la convention de La Haye  
 du 4 mai 1971 sur la loi appli-  
 cable en matière d'accidents de  
 la circulation routière

---

I.

1. Le fort accroissement de la circulation automobile au cours des dernières décennies, et l'importance toujours plus grande du trafic touristique automobile, font que de nombreux automobilistes sont impliqués, comme auteurs ou comme victimes, dans des accidents survenant dans d'autres pays que celui qu'ils habitent.

De tels accidents posent le problème de la loi applicable à la réparation des dommages causés, corporels et matériels.

2. En principe, les pays tiennent généralement la loi du lieu où l'acte illicite a été commis (lex loci delicti) pour applicable en matière de responsabilité civile en

général, et pour les accidents de la circulation en particulier.

Mais, dans ce dernier cas précisément, le principe est souvent assorti d'exceptions pour tenir compte de situations particulières, parfois d'ailleurs relativement courantes. On peut citer en exemple, à ce propos, l'article 85 de notre loi sur la circulation routière (LCR; RS 741.01). Une convention multilatérale est donc bienvenue pour régler de manière uniforme, entre différents pays, ces exceptions à la *lex loci delicti*, au bénéfice de la prévisibilité et de la sécurité du droit.

3. Il convient d'ajouter que ces dernières années une tendance s'est fait jour dans certains pays, notamment de droit anglo-saxon, qui consiste à déterminer pragmatiquement, dans chaque cas, la loi applicable à la responsabilité civile lors d'accidents de la circulation, selon un ensemble de facteurs de rattachement prenant en considération toutes les circonstances. Cette méthode de la loi la plus pertinente ou du centre de gravité du cas - judicieuse par exemple pour déterminer la loi applicable en matière de contrats - présente, en matière de responsabilité civile délictuelle consécutive à des accidents, un sérieux inconvénient notamment pour les assureurs. Cet inconvénient est celui de l'incertitude, lors de cas d'espèce, sur la loi applicable, sauf à faire trancher par les tribunaux.

En effet les compagnies d'assurance règlent à l'amiable la plupart des cas d'indemnisation consécutifs à ces accidents de la circulation. L'absence de dispositions légales fournissant une solution claire quant à la loi applicable est donc de nature à multiplier les procès et à compliquer et à retarder le règlement des cas. La méthode de la loi la plus pertinente - ou de la proper law of torts, selon la terminologie anglaise - paraît en définitive contraire, d'une manière générale, aux intérêts bien compris des lésés, des assurés et des assureurs.

La convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, dont nous vous demandons d'autoriser la signature, a précisément écarté le système flou de la proper law of torts et ses inconvénients.

En revanche, la Conférence de La Haye a néanmoins tenu compte, dans une certaine mesure, des desiderata des partisans de la loi la plus pertinente, mais en fixant, dans la convention elle-même, pour des cas particuliers clairement définis, un catalogue d'exceptions et de contre-exceptions au principe de la *lex loci delicti*.

## II.

La convention concerne uniquement la détermination de la loi applicable. Elle ne touche pas aux questions de la juridiction compétente et de l'exécution des jugements.

Elle pose les règles propres à déterminer la loi applicable en matière de responsabilité extra-contractuelle uniquement.

Elle se limite aux accidents de la circulation routière (dont elle donne une définition à l'article 1er).

### III.

1. La convention pose, comme règle générale, à son article 3, que la loi applicable est la loi interne de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu (lex loci delicti).

Tel est le principe, assorti, à l'article 4, lettres a, b, et c, d'exceptions visant les cas où auteur et victime relèvent normalement du même droit étranger, généralement à raison de leur domicile dans le même pays étranger. Il s'agit de cas où le rattachement avec un pays étranger apparaît comme prépondérant, alors que le lieu de l'accident est plus ou moins fortuit.

2. Conformément en particulier à une proposition de la délégation suisse, la Conférence de La Haye a retenu le principe suivant, qui préside aux exceptions:

Lorsque l'Etat étranger d'immatriculation du véhicule coïncide avec l'Etat du domicile de la victime ou du lésé,

la loi du pays d'immatriculation (lex stabuli) sera applicable, en lieu et place de la loi du lieu où l'accident s'est produit. Telle est d'ailleurs la solution de l'article 85 LCR.

Le choix de la loi du pays d'immatriculation du véhicule, plutôt que la loi du domicile de l'auteur, présente les avantages suivants:

Il synthétise plusieurs critères de rattachement. Le pays d'immatriculation est habituellement le pays dans lequel les véhicules sont assurés, et il coïncide dans la plupart des cas avec le domicile ou la patrie du détenteur. Le pays d'immatriculation se détermine immédiatement, alors que peut être tenu pour responsable d'un accident le conducteur, le détenteur, le propriétaire etc.

3. Plusieurs véhicules peuvent être à l'origine d'un accident, et le même accident peut faire plusieurs victimes. Il y aura dans le premier cas pluralité d'auteurs et dans le second pluralité de victimes. Pour désigner la loi applicable en pareils cas, la convention adopte le principe suivant:

- La responsabilité de tous les auteurs s'apprécie selon une seule et même loi. Ainsi, la lex stabuli ne sera applicable que si tous les véhicules "fautifs" sont immatriculés dans le même Etat étranger. Si un seul de ces véhicules est immatriculé dans un autre Etat, la lex loci delicti reste applicable à tous les auteurs (v. art. 4 lettre b). Il s'impose en effet de mesurer à

la même aune la responsabilité des co-auteurs d'un acte illicite.

- La loi applicable se détermine séparément à l'égard de chacune des victimes (v. art. 4, lettre a, 2e al.).

A raison de leur pays de domicile, il est en effet parfaitement légitime et équitable d'appliquer à l'égard des victimes d'un même accident des lois différentes (lex stabuli ou lex loci delicti) selon que ce pays est ou non le pays d'immatriculation du véhicule - ou de chacun des véhicules - ayant provoqué l'accident.

4. Le passager (à titre gratuit ou onéreux) victime d'un accident constitue un cas spécial dans les exceptions possibles à la lex loci delicti. Point n'est besoin que le pays d'immatriculation du véhicule ayant provoqué l'accident soit aussi celui qu'habite le passager lésé, pour fonder la compétence de la lex stabuli; il suffit que le passager ne soit pas domicilié dans le pays où s'est produit l'accident. Le passager est en effet "rattaché" au pays d'immatriculation du véhicule dans lequel il avait pris place, et la lex loci delicti ne retrouve sa compétence que si le pays de domicile du passager est aussi celui de l'accident.

Prenons l'exemple du passager d'un véhicule immatriculé en France, blessé dans un accident imputable au chauffeur, survenant en Suisse. Même si le passager est domicilié non pas en France, mais dans un quelconque Etat tiers, la loi d'immatriculation du véhicule, soit la loi française, déterminera la responsabilité civile à son égard, selon la convention. Mais si le passager est domicilié en Suisse, pays où est survenu l'accident, l'on revient alors, pour déterminer la responsabilité à son égard, à la règle générale de la *lex loci delicti*, soit en l'occurrence la loi suisse.

5. Voici quelle est la systématique de la convention quant aux exceptions à la compétence de la *lex loci delicti* en faveur de la *lex stabuli*.

L'article 4a concerne les accidents où un seul véhicule est impliqué.

L'article 4b règle le cas des accidents où sont impliqués plusieurs véhicules "fautifs".

L'article 4c vise le cas où l'accident est en partie causé par un piéton (tiers ou victime elle-même).

L'on va donc des états de fait les plus simples aux états de fait plus complexes, et de ceux qui réaliseront le plus fréquemment à ceux qui réaliseront le plus rarement les conditions posées à l'application, à titre de *lex specialis*, de la *lex stabuli*.



L'article 5 régit selon des principes analogues à l'article 4 la responsabilité pour dommages causés aux biens transportés ainsi qu'aux biens se trouvant hors du véhicule.

#### IV.

1. Selon l'article 11, la convention est compétente pour désigner la loi applicable, indépendamment de toute condition de réciprocité, même si celle-ci n'est pas celle d'un Etat contractant.

Aujourd'hui déjà, par conséquent, les pays qui ont ratifié la convention la tiennent pour applicable lors d'accidents survenant sur leur territoire, dans lesquels sont impliqués des véhicules immatriculés en Suisse, ou lors d'accidents, survenant en Suisse, où sont en cause des personnes domiciliées sur leur territoire.

2. La commission d'experts qui a élaboré l'avant-projet de loi sur le droit international privé suisse, publié en 1978, s'est penchée sur les solutions de la convention en question ; elle est arrivée à la conclusion qu'il était préférable de proposer la ratification de la convention plutôt que d'édicter des règles de conflit autonomes, sur la responsabilité civile en la matière. A son article 132 l'avant-projet renvoie donc expressément à la convention.

Cette manière de procéder n'a pas été critiquée lors de la procédure de consultation des cantons et des milieux intéressés, et la commission, qui est en train de revoir l'avant-projet, en vue de la préparation d'un message

5. November 1980

aux Chambres fédérales, a décidé d'en rester à cette solution. Il serait donc souhaitable qu'au moment où le projet de loi sur le droit international privé sera soumis aux Chambres la procédure en approbation de la convention aux fins de ratification soit engagée.

## v.

1. D'une manière générale, la convention internationale sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière vient à son heure. Elle facilite et simplifie la détermination de la loi applicable à la responsabilité civile des fautifs, et supprimera pratiquement les cas de contestation en la matière. A ce titre elle est donc profitable aux assureurs, mais aussi somme toute aux bénéficiaires des prestations d'assurance en responsabilité civile, sans parler des tribunaux.
2. Pour la Suisse, les solutions de la convention présentent aussi l'avantage d'être proches de celles de notre droit actuel, soit notamment l'article 85, 2e alinéa, de la loi sur la circulation routière. En outre, l'avant-projet de loi sur le droit international privé suisse prévoit, en son article 132, qu'en matière de circulation routière les dispositions de la convention de La Haye seraient applicables.
3. Actuellement six Etats ont déjà ratifié la convention, soit l'Autriche, la Belgique, la France, les Pays-Bas, la Tchécoslovaquie et la Yougoslavie; on y compte deux pays limitrophes, et des pays dont nombreuses sont les voitures à passer par la Suisse.

4. La convention s'intégrera parfaitement à notre droit. Ses principes sont en harmonie avec les propres conceptions du droit suisse sur la question qu'elle règle. Ses solutions peuvent toutes être admises. La signature puis la ratification de la convention par la Suisse contribuera à renforcer notre solidarité, en matière de droit international privé, avec les Etats partenaires à la Conférence de La Haye.

Vu ce qui précède, nous avons l'honneur de vous

p r o p o s e r

de prendre un arrêté ainsi conçu:

1. Monsieur Paul Gottret, ambassadeur de Suisse à La Haye, ou, en cas d'empêchement, son remplaçant, est chargé de signer au nom de la Suisse, au Ministère des affaires étrangères des Pays-Bas, la convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, du 4 mai 1971.
2. La chancellerie fédérale établira les pouvoirs dont M. Paul Gottret aura besoin et les remettra à son intention au Département des affaires étrangères.
3. La convention sera soumise à l'approbation des Chambres fédérales; le Département de justice et police est chargé de préparer un projet de message et d'arrêté fédéral dans ce sens.

Annexes:

Texte de la convention

(Pièce annexée uniquement à l'original)

DEPARTEMENT FEDERAL  
DE JUSTICE ET POLICE

