

84.080

**Message
concernant la Convention de La Haye sur
la loi applicable en matière d'accidents de
la circulation routière**

du 24 octobre 1984

Messieurs les présidents, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous vous soumettons un projet d'arrêté fédéral approuvant la Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière conclue à La Haye le 4 mai 1971 et signée par la Suisse le 3 décembre 1980.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs les présidents, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

24 octobre 1984

Au nom du Conseil fédéral suisse:
Le président de la Confédération, Schlumpf
Le chancelier de la Confédération, Buser



Vue d'ensemble

Par un message du 10 novembre 1982 le Conseil fédéral a soumis aux Chambres fédérales un projet de loi fédérale sur le droit international privé (loi de d.i.p.; FF 1983 I 256). Ce projet doit fournir une base légale adéquate au droit international privé suisse qui, actuellement, repose dans une large mesure sur de simples règles jurisprudentielles, surtout en ce qui concerne le droit des obligations contractuelles et extracontractuelles.

Le nouveau projet de d.i.p. contient aussi des dispositions sur la loi applicable aux rapports obligationnels non contractuels. Il distingue entre différents cas spécifiques de responsabilité; pour chacun d'eux il prévoit une disposition spéciale: violation de la personnalité, vice de la chose, nuisances, concurrence déloyale, etc.

Pour les accidents de la circulation routière, le projet renonce à poser sa propre règle. Mais, à l'article 130, il renvoie expressément à la Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière. Aussi bien, dans son message sur le projet de loi de d.i.p. le Conseil fédéral a déclaré vouloir soumettre par message séparé, le moment venu, la Convention de La Haye précitée à l'approbation des Chambres fédérales (FF 1983 I 263, ch. 284.31). Le Conseil fédéral donne aujourd'hui suite à cette promesse.

Comme déjà son titre l'indique, la Convention traite de la loi applicable aux accidents de la circulation routière. En cas d'accident, elle fournit les critères propres à désigner la loi régissant la responsabilité civile. Elle tient pour déterminante, en premier lieu, la loi de l'Etat où s'est produit l'accident, tout en réservant certaines exceptions en faveur de la loi de l'Etat où les véhicules sont immatriculés.

Message

1 Partie générale

11 Introduction

La Conférence de La Haye de droit international privé avait primitivement prévu pour sa 11^e session (1968) l'élaboration d'une convention de droit international privé sur les *actes illicites*. Mais, dès les travaux préparatoires, il apparut qu'une seule et même convention générale de droit international privé ne pouvait pas traiter utilement de tous les cas de responsabilité à raison d'actes illicites. En particulier, il n'apparut guère possible de déterminer selon les mêmes critères la loi applicable à la responsabilité extracontractuelle pour dommages, dans des domaines aussi différents que les accidents de la circulation, les produits nocifs ou défectueux, les atteintes à l'honneur et au respect de la vie privée, ou la rupture des fiançailles (cf. *B. Dutoit*, Memorandum relatif aux actes illicites en droit international privé, in *Actes et Documents de la onzième session*, vol. III., éd. du Bureau Permanent de la Conférence de La Haye, La Haye 1970, p. 19; *A. Panchaud*, La onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé. La loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, *Annuaire suisse de droit international* 1968, p. 111 ss).

Lors de la préparation de la 11^e session, un ordre de priorité fut établi quant aux travaux futurs de la Conférence en matière de droit des obligations extracontractuelles internationales. Une commission spéciale séria les différents genres d'actes illicites par domaines spécifiques et, pour chacun d'eux, se prononça sur l'opportunité et l'urgence d'une unification par voie de traités. On aboutit ainsi à un classement très utile. Décision fut prise de mettre à l'étude en premier lieu les accidents de la circulation routière et la responsabilité des fabricants pour leur produits. Plus tard, les questions de diffamations et atteintes à l'honneur et au respect de la vie privée pourront éventuellement faire l'objet d'une seconde étape. Enfin, certaines matières ont été expressément écartées; il s'agit notamment des questions de responsabilité relevant du droit de la famille, ou présentant des liens étroits avec le droit administratif, social et économique ou le droit public (droit du travail, droit des cartels); il s'agit enfin de questions déjà traitées par d'autres organisations internationales spécialisées (droit maritime, fluvial, aérien, ferroviaire; droit de la propriété intellectuelle), avec les travaux desquelles il ne faut pas interférer.

La Conférence décida de traiter en première priorité la question paraissant la plus urgente, soit celle de la loi applicable aux accidents de la circulation routière. Au cours de la 11^e session (7 au 26 octobre 1968), elle élabora donc la convention en cause, sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière. Lors de la 12^e session (1972), elle mit sur pied la Convention du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des produits et, lors de l'une des prochaines sessions, elle s'occupera très probablement des conflits en matière de concurrence déloyale (cf. Acte final de la 15^e session, du 8 au 20 octobre 1984, La Haye 1984, p. 9, ch. 2).

La Convention sur la circulation routière, signée le 4 mai 1971, est entrée en vigueur le 3 juin 1975. A ce jour, sept Etats l'ont déjà ratifiée (Autriche, Belgique, France, Luxembourg, Pays-Bas, Tchécoslovaquie, Yougoslavie); deux Etats l'ont signée (Portugal, Suisse), mais pas encore ratifiée.

12 Objet de la convention

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 survenus 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. En principe, les pays tiennent la loi du lieu où l'acte illicite a été commis (*lex loci delicti*) pour applicable en matière de responsabilité civile en général, et singulièrement pour les accidents de la circulation.

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.

Il convient d'ajouter que ces dernières années la solution traditionnelle en matière d'actes illicites a subi maints assauts (*P. Volken, Konventionskonflikte im internationalen Privatrecht, Zurich 1977, p. 180 et ss; message concernant le projet suisse de d.i.p., FF 1983 I 400*). En effet, 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 délictuelle, selon un ensemble de facteurs de rattachement prenant en considération toutes les circonstances. Il s'agit de la méthode dite, en terminologie anglaise, de la «proper law of a tort», inspirée de la méthode appliquée en matière de contrats et connue sous la dénomination de «proper law of the contract». Or, pareille méthode de la loi la plus pertinente ou du centre de gravité du cas – judicieuse précisément pour déterminer la loi applicable en matière de contrats – présente au contraire un sérieux inconvénient, notamment pour les assureurs, en matière de responsabilité civile délictuelle consécutive à des accidents. 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 «proper law of a tort» paraît en défi-

nitive contraire, d'une manière générale, aux intérêts bien compris des lésés, des assurés et des assureurs, en ce qu'elle ne respecte pas les impératifs de la sécurité et de la prévisibilité du droit. La convention en cause écarte précisément ce système trop flou et ses inconvénients.

En revanche, la Conférence de La Haye a tenu compte, dans une certaine mesure, des desiderata des partisans de la loi la plus pertinente; à cette fin, elle a fixé dans la convention elle-même, pour des cas particuliers clairement définis, un catalogue d'exceptions et de contre-exceptions (avec retour à la règle) au principe de la *lex loci delicti*. La convention allie ainsi souplesse et prévisibilité.

2 Partie spéciale

21 Portée et domaine d'application

Les deux premiers articles circonscrivent et définissent le domaine d'application et la portée de la convention.

Il découle de son *article premier* que la convention porte uniquement sur la *détermination de la loi applicable*. Les questions de for compétent et de reconnaissance de décisions étrangères ont paru trop complexes pour que la convention puisse en traiter utilement.

La convention pose les règles propres à déterminer la loi applicable en matière de responsabilité *civile extracontractuelle* uniquement. La convention s'applique aussi lorsque l'action civile est jointe à l'action pénale (cf. *Y. Loussouarn*, La Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, in *Journal du droit international*, Clunet, 1969, p. 11; *A. Panchaud*, op. cit. p. 115). La responsabilité extracontractuelle désigne la responsabilité civile qui n'est pas régie par un contrat. Cette responsabilité extracontractuelle comprend donc non seulement la responsabilité délictuelle stricto sensu, soit la responsabilité aquilienne ou responsabilité pour faute, mais aussi la responsabilité pour risque, soit la responsabilité causale ou objective, telle que la connaît par exemple notre LCR. C'est ce qu'exprime une certaine terminologie française par l'expression de responsabilité délictuelle ou quasi délictuelle (*Y. Loussouarn*, op. cit. p.10). Dans son *rapport explicatif* sur la convention, *E. W. Essen* déclare: «Le terme utilisé signifie que la convention couvre dans son domaine non seulement la responsabilité qu'encourt une personne pour tout dommage civil qu'elle cause à autrui par sa faute, sa négligence ou son imprudence, mais aussi la responsabilité fondée sur le risque (*E. W. Essen*, *Rapport explicatif*, in *Actes et Documents de la onzième session*, vol. III, éd. du Bureau Permanent de la Conférence de La Haye, La Haye 1970, p. 203).

Comme l'indique l'article premier, la convention ne porte que sur les accidents de la *circulation routière*. Les circulations aérienne, ferroviaire, fluviale, maritime et les accidents s'y rapportant font déjà l'objet d'autres conventions internationales «qui excluent presque complètement la possibilité de conflits de lois» (*E. W. Essen*, op. cit., p. 204). L'article premier,

2^e alinéa, définit ce qu'il faut entendre par un accident de la circulation au sens de la convention. Ainsi, la convention s'applique à tout accident lié à la circulation sur la voie publique ou sur une aire publique, dans lequel un ou plusieurs véhicules sont impliqués.

La notion d'*accident* de la circulation routière suppose qu'au moins l'une des parties impliquées soit un véhicule ou une personne en mouvement et qu'un certain choc se produise (accident au sens de l'art. 58, 1^{er} al., LCR). Mais la définition de l'article premier n'exclut pas les accidents où un véhicule immobile, par exemple en stationnement, est heurté ni les accidents provoqués par un tel véhicule à l'arrêt. La convention englobe donc aussi bien le dommage causé par un animal à un véhicule à l'arrêt que le dommage résultant d'un accident provoqué par un stationnement défectueux de véhicule (accident au sens de l'art. 58, 2^e al., LCR).

Est réputé *véhicule* au sens de la convention tout moyen de locomotion actif ou passif. En plus des véhicules motorisés, la notion englobe les bicyclettes, scooters, traîneaux, poussettes ou remorques, même non attelées, ainsi que tous véhicules hippomobiles, voire des animaux servant à transporter des personnes et des choses, ou encore des piétons. Sont de même inclus dans la notion les accidents causés par un tramway, un trolleybus ou un chemin de fer sur un passage à niveau (cf. *E. W. Essen*, op. cit., p. 204; *Y. Loussouarn*, op. cit., p. 12).

L'accident doit être lié à la *circulation*. Par là, on entend principalement la circulation sur la voie publique ou sur un terrain ouvert au public (art. 1^{er}, 2^e al.). Le dommage causé par un véhicule sortant de la route, ou par des pierres projetées dans une maison par une voiture en marche, est aussi couvert. Par contre, la convention exclut le cas où des émeutiers lapident des voitures en stationnement ou le cas de la voiture piégée explosant à l'arrêt (*E. W. Essen*, op. cit.).

Quant au *lieu de l'accident*, la Conférence de La Haye s'est inspirée de l'article 2, 1^{er} alinéa, de l'annexe I à la Convention européenne du 22 septembre 1969 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. Sont visés les accidents sur la voie publique ou sur un terrain ouvert au public, voire sur un terrain non public mais ouvert à un certain nombre de personnes autorisées. La notion englobe cours intérieures d'usines ou de magasins, gares, installations portuaires, terrains de camping et même rues interdites aux véhicules (*E. W. Essen*, op. cit.; *Y. Loussouarn*, op. cit., p. 13).

22 Limites du champ d'application

L'article 2 précise en six chiffres quels sont les *domaines exclus*.

Ainsi, la convention ne s'applique pas à la responsabilité des fabricants, vendeurs, et réparateurs des véhicules pour les défauts de ceux-ci (ch. 1). La responsabilité de ces personnes fait l'objet de la convention de La Haye du 2 octobre 1973 sur la loi applicable à la responsabilité du fait des pro-

duits (*P. Volken*, op. cit., p. 193). A ce jour, cette dernière convention n'a pas encore été signée par la Suisse.

L'exclusion prévue au chiffre 2 s'explique aisément: la loi de l'Etat où l'accident s'est produit devra évidemment être seule applicable à la responsabilité d'une autorité publique ou d'un concessionnaire public qui, à titre de propriétaire ou pour une autre raison, est tenu d'en assurer l'entretien. La différence faite entre «l'entretien de la voie» et «la sécurité des usagers» concerne les pays où la législation opère une distinction entre la responsabilité pour le maintien de la route en bon état et la responsabilité pour la sécurité de la route.

Selon l'article 2, chiffre 3, la convention n'est généralement pas applicable à la *responsabilité pour le fait d'autrui*. Fait toutefois exception la responsabilité du propriétaire ou du détenteur du véhicule et du commettant. En adoptant cette exclusive au chiffre 3, les rédacteurs de la convention se sont inspirés de l'article 1384 du code civil français, qui vise notamment la responsabilité des père et mère du fait de leur enfant, la responsabilité des professeurs, 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 commettants du fait de leurs domestiques et préposés. La convention ne comportant pas de définition de la responsabilité pour le fait d'autrui, la qualification de la notion sera laissée à la loi que désignera à cet effet le jeu des règles de conflit autonomes, soit généralement la *lex fori*. La Conférence de La Haye a cependant estimé que la *responsabilité des parents du fait de leurs enfants devrait toujours être exclue de la convention*, même dans les pays où elle ne se définirait pas juridiquement comme une responsabilité pour le fait d'autrui (*E. W. Essen*, op. cit. p. 205; *Y. Loussouarn*, op. cit., p. 13).

Contrairement à la responsabilité pour le fait de tierces personnes, tout ce qui a trait à la responsabilité *du fait des choses* reste du domaine de la convention y compris, selon *E. W. Essen* (op. cit., p. 205), la responsabilité du propriétaire d'un animal pour le dommage causé par celui-ci.

Comme nous l'avons signalé, la convention exclut de son champ d'application la responsabilité des parents pour le fait de leurs enfants mineurs. Cela ne signifie naturellement pas qu'elle ne puisse être appliquée lors d'accidents causés par des mineurs. Simplement, en pareil cas, la loi que la convention déclare applicable ne régira pas – ou du moins ne régira pas à ce titre – le point de savoir si et dans quelle mesure les parents du mineur auteur de l'accident sont civilement responsables. De plus, lorsque la domicile de l'auteur de l'accident joue un rôle dans le détermination de la loi compétente, la résidence des parents n'entrera pas en ligne de compte (*E. W. Essen*, op. cit., p. 205/213).

La responsabilité du *commettant* pour le fait de son préposé est affirmée à l'article 8, chiffre 7, de la convention. Dans la systématique de la convention, cette responsabilité du commettant fait ainsi figure de contre-exception à l'article 2, chiffre 3, *in fine*; elle signifie un retour à la règle, c'est-à-dire à l'application de la convention. Par ailleurs, si le père d'un mineur est également son commettant, la convention s'applique à son égard.

Une précision semblable s'est imposée pour la responsabilité du *propriétaire*. Dans maints systèmes juridiques le fondement de la responsabilité du propriétaire d'un véhicule provoquant un accident est la responsabilité du fait d'autrui. Il fallait donc préciser, à l'article 2, chiffre 3, sous forme de contre-exception, que la convention s'appliquait bien à la responsabilité du propriétaire ou du détenteur. Il est évidemment de la nature de la convention de désigner la loi applicable notamment quant à la responsabilité du propriétaire (détenteur) du véhicule ayant causé un accident.

Vu la complexité du problème, la convention exclut de son champ d'application la question de la loi applicable aux recours entre coresponsables (ch. 4), qui reste donc du ressort des règles de conflit autonomes de chaque pays. Il appartiendra aux tribunaux de décider s'ils entendent en la matière appliquer quand même les principes de la convention, mais par analogie, ou la loi du for ou encore quelque autre principe de leur droit commun. La subrogation de l'assureur aux droits de la victime qu'il a dédommagée, comme le recours, contre son assureur, de l'auteur de l'accident qui a indemnisé lui-même le lésé, sont également exclus du champ d'application de la convention, en vertu de leur caractère contractuel (ch. 5).

En droit international privé suisse les questions concernant la subrogation et le recours seront dorénavant régies par les articles 139 et 140 du projet de loi de d.i.p. Quant aux cas cités à l'article 2, chiffre 6, ils sont exclus du champ d'application de la convention du fait qu'ils relèvent en principe du droit public (*Y. Loussouarn*, op. cit., p. 14).

23 Loi applicable. Rattachement principal

L'article 3 énonce la règle générale, le rattachement principal. Il désigne pour loi compétente la loi *interne* du pays sur le territoire duquel l'accident est survenu (*lex loci delicti commissi*). C'est la solution traditionnelle, somme toute simple, claire et pratique, généralement bien acceptée.

A noter que l'article 3 exclut tout partage de compétence avec la *lex fori*, lorsque les deux lois ne coïncident pas. Par ailleurs, la désignation de la loi *interne* exclut tout renvoi. Par *locus delicti commissi*, il faut entendre le lieu où s'est produit l'accident ou l'acte dommageable plutôt que le lieu où le dommage a été réalisé. Ainsi la convention souligne que dans les cas, rares au demeurant, où le lieu de commission de l'acte et le lieu du résultat ne coïncideront pas, le lieu où l'accident est survenu sera décisif (*E. W. Essen*, op. cit., p. 206).

24 Loi applicable. Rattachement secondaire

241 Aperçu

Les articles 4 à 6 énoncent les dérogations au rattachement principal de l'article 3, et indiquent les contre-exceptions qui ramènent à la règle principale.

Comme régime applicable à titre exceptionnel, la convention ne désigne qu'une loi, la loi de l'Etat dans lequel le véhicule ou les véhicules impliqués dans un accident sont immatriculés, ou *lex stabuli* (cf. ici et plus bas, P. Volken, op. cit., p. 188 à 190).

Deux critères définissent les conditions auxquelles la convention prévoit l'application de la loi de l'Etat d'immatriculation, en dérogation à la loi du lieu de l'accident: le nombre des véhicules touchés par l'accident et les liens des personnes impliquées dans l'accident avec ces véhicules. En ce qui concerne les véhicules, la convention distingue entre l'accident où seul un véhicule est impliqué, l'accident entre plusieurs véhicules et l'accident entre véhicules et personnes. Quant au degré de connexité des personnes par rapport aux véhicules impliqués, il faut distinguer entre *trois groupes*: entrent dans le premier groupe le conducteur, le détenteur et le propriétaire, soit les personnes ayant les rapports les plus étroits avec le véhicule. Les passagers appartiennent au deuxième groupe. Font partie du troisième groupe les victimes de l'accident se trouvant hors du véhicule.

Les deux critères se combinent dans trois situations, le nombre des véhicules étant le critère de base et le rapport plus ou moins étroit des personnes avec le véhicule servant de correctif (v. ch. 242). Il en découle la règle suivante: le rattachement au véhicule est d'autant plus fort, et l'exception au principe de la *lex loci delicti* en faveur de la *lex stabuli* sera d'autant plus facilement admis, que le lien entre une personne et un véhicule est étroit, et inversement (cf. art. 4, let. a).

Le rattachement spécial fait avant tout l'objet de l'article 4, qui règle le dommage aux personnes, tandis que l'article 5 se rapporte aux dommages aux choses. L'article 6 traite des accidents impliquant des véhicules non immatriculés ou immatriculés dans plusieurs Etats. Dans ces cas-là également les règles et exceptions des articles 3 à 5 sont applicables, mais la loi de l'Etat où le véhicule est habituellement stationné remplace alors la loi du lieu d'immatriculation.

242 Dommages corporels

Lorsqu'une personne subit un dommage du fait d'un accident de la circulation, la loi de l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu régit en principe les prétentions au dédommagement (art. 3). L'article 4 permet toutefois, en certains cas, des dérogations à ce rattachement. Il distingue à ce propos entre trois situations.

Avant d'en venir à cette distinction, il convient tout d'abord de préciser un point de terminologie. L'article 4 parle de «personnes ou de véhicules impliqués dans un accident».

D'une manière générale, l'expression est prise dans un sens large et neutre: personnes ou véhicules concernés par l'accident qu'elles soient ou non en faute ou qu'il s'agisse ou non de véhicules «fautifs». Ainsi en va-t-il notamment à l'article 4, lettres a et b. La même expression est employée à l'article 4, lettre a, mais ici concerne des personnes physiques uniquement,

soit les piétons. Des auteurs affirment, à notre avis avec raison, qu'à l'article 4, lettre c, le terme «impliqué», est employé dans le sens étroit et subjectif du terme, mettant l'accent sur le comportement fautif du piéton. La logique et la systématique de la convention et de plus le texte anglais sont en faveur de cette dernière interprétation. A l'article 4, lettres a et b, la version anglaise dit simplement «involved», tandis qu'à l'article 4, lettre c, figure l'expression «involved and liable» (*E. W. Essen*, op. cit., p. 207 et 208).

A l'article 4, les trois situations suivantes doivent être envisagées:

1. *Un seul véhicule est impliqué* dans l'accident (art. 4, let. a). La responsabilité envers le conducteur, le détenteur, le propriétaire ou une autre personne ayant des droits sur le véhicule relève uniquement de la loi du pays d'immatriculation (*lex stabuli*; art. 4, let. a, 1^{re} partie). Les prétentions que peut faire valoir, à la suite d'un accident survenu dans un pays A, le conducteur d'un véhicule immatriculé dans un pays I contre le propriétaire, ou au contraire les prétentions que peut invoquer le propriétaire du véhicule immatriculé en I contre le conducteur, seront régies par la loi du pays I. En d'autres termes, conducteur, détenteur et propriétaire sont en pareil cas assimilés au véhicule.

Ce rattachement spécial se justifie en pareil cas, car auteur de l'accident et victime ont généralement leur résidence habituelle dans le pays d'immatriculation, soit dans le même Etat, et l'assurance-responsabilité est normalement conclue dans ce pays. En outre, le rapport juridique en vertu duquel une personne autre que le propriétaire a utilisé le véhicule – soit le rapport juridique préalable entre responsable de l'accident et propriétaire lésé (contrat de travail, mandat, bail, prêt à usage) – a généralement été noué dans le pays d'immatriculation, avec lequel les liens de rattachement sont alors plus forts qu'avec l'Etat dans lequel s'est produit l'accident.

De même, lorsqu'un seul véhicule est impliqué dans l'accident, la responsabilité envers le passager est régie par la loi du pays d'immatriculation du véhicule, sauf, toutefois, si le passager a sa résidence habituelle dans l'Etat où l'accident s'est produit. Dans ce dernier cas, les points de rattachement avec l'Etat où s'est produit l'accident sont si étroits qu'il s'impose de revenir au rattachement de principe et d'appliquer la *lex loci delicti* (art. 4, let. a, 2^e partie).

Lorsque la victime est ou était un *tiers* à l'extérieur du véhicule, par exemple un piéton, la loi du pays d'immatriculation n'est applicable – en lieu et place de la loi du pays où l'accident s'est produit – qu'à la condition expresse que la victime ait (ou ait eu) aussi sa résidence habituelle dans le pays d'immatriculation (art. 4, let. a, 3^e partie).

S'il y a *plusieurs victimes*, la loi applicable se détermine séparément pour chacune d'elle, indépendamment de la loi applicable à l'autre ou aux autres victimes. Si donc un véhicule immatriculé dans un pays A cause dans un pays B un accident où sont blessés trois piétons, l'un

domicilié dans ce pays A, un autre dans le pays B et le dernier dans un pays tiers X, la *lex stabuli* s'appliquera à la responsabilité envers le piéton domicilié dans le pays A, et la *lex loci delicti* à la responsabilité envers les piétons domiciliés tant dans le pays B que dans le pays X.

2. Lorsque *plusieurs véhicules sont impliqués* dans un accident (art. 4, let. b), il n'y aura d'exception en faveur de la *lex stabuli* que si tous les véhicules impliqués (pour avoir causé l'accident ou pour l'avoir subi) sont immatriculés dans le même pays. En pareil cas, la loi de l'Etat d'immatriculation uniquement est applicable à la responsabilité entre conducteurs, détenteurs ou propriétaires des différents véhicules (art. 4, let. b, en liaison avec la let. a, 1^{re} partie). La même solution vaut pour la responsabilité envers les passagers, sauf si l'un d'eux a sa résidence habituelle dans l'Etat où s'est produit l'accident. A l'égard d'un tel passager, la règle fondamentale de l'article 3 reste applicable; en d'autres termes, la loi de l'Etat où s'est produit l'accident s'applique aux prétentions en dédommagement de ce passager (art. 4, let. b, 2^e phrase).

Si la victime (ou une victime) se trouvait hors des véhicules impliqués dans l'accident, l'application de la *lex stabuli* à son égard suppose en outre que ce piéton ait ou ait eu son domicile dans le pays d'immatriculation du véhicule (art. 4, let. b, en liaison avec la let. a, 3^e phrase); sinon, la *lex loci delicti* s'applique. De plus, si plusieurs victimes se trouvaient hors des véhicules impliqués, la *lex stabuli* sera applicable à l'égard de celui ou de ceux qui auront leur domicile dans le pays d'immatriculation du véhicule, et la *lex loci delicti* restera applicable à l'égard de celui ou de ceux dont le domicile se trouve ou se trouvait dans tout autre pays que le pays d'immatriculation des véhicules.

3. Lorsqu'une ou plusieurs personnes se trouvant *hors du véhicule* ou des véhicules sont partiellement responsables de l'accident (p. ex. piéton s'engageant imprudemment sur la chaussée), la *lex stabuli* ne s'applique à la responsabilité que si *toutes* ces personnes sont domiciliées dans le pays d'immatriculation du ou des véhicules. Si tel est le cas, la loi du pays d'immatriculation régit la responsabilité entre les conducteurs, les détenteurs ou les propriétaires des véhicules et les piétons partiellement fautifs. En ce qui concerne la responsabilité envers des passagers blessés et des tiers blessés non fautifs, se trouvant en dehors du véhicule, la loi applicable dépend à nouveau de leur résidence habituelle (art. 4, let. c, en liaison avec la let. a, 2^e et 3^e phrases).

243 Dommages matériels

L'article 5 détermine la loi applicable aux dommages matériels. La disposition vise les dommages causés aux biens autres que les véhicules (E. W. Essen, op. cit., p. 210; Y. Loussouarn, op. cit., p. 19). Les rédacteurs se sont peut-être montrés optimistes en jugeant superflu de le préciser

expressément. Les dégâts causés aux véhicules (dégâts matériels) suivent, quant à la loi applicable à la responsabilité civile, le sort des blessures corporelles.

L'article 5 vise tant les biens transportés à bord d'un véhicule (1^{er} et 2^e al.) que les biens se trouvant hors du véhicule (3^e al.). Au nombre des premiers, il faut aussi compter ceux qui se trouvent sur le véhicule, p. ex. sur le toit. Les textes anglais comme français de la convention: «goods carried in the Vehicle», «biens transportés dans le véhicule» sont donc inexacts sur ce point. Lorsque les biens transportés appartiennent au passager, la loi applicable à la responsabilité à l'égard de ces biens sera la loi applicable à la responsabilité envers le passager (1^{er} al.). Si des biens transportés n'appartiennent pas au passager ni lui ont été confiés, la responsabilité extra-contractuelle s'apprécie selon la loi applicable à la responsabilité envers le propriétaire du véhicule (2^e al.).

Le 3^e alinéa, 1^{re} phrase, vise la responsabilité pour dommages causés à un bien se trouvant hors du véhicule, par exemple un édifice, un arbre ou un animal. La *lex loci delicti* a tout naturellement vocation à s'appliquer en pareil cas (*E. W. Essen*, op. cit., p. 210). Quant à la *deuxième phrase*, elle concerne la responsabilité pour dégâts causés aux effets personnels d'une victime d'un accident de la circulation qui se trouvait hors du véhicule (p. ex. vêtements d'un piéton). Comme il est logique, la loi applicable en l'occurrence – *lex delicti* ou *lex stabuli* – est celle-là même qui régit la responsabilité de l'auteur de lésions corporelles causées au piéton.

En d'autres termes, à l'égard des biens de la victime qui se trouvait en dehors du véhicule, la loi applicable sera celle qui s'applique à la responsabilité à l'égard de la victime elle-même. Pour *tous autres dommages causés à des biens* sis hors du véhicule (sauf les dégâts causés à un autre véhicule), la loi applicable sera obligatoirement la *lex loci delicti*.

244 Véhicules non immatriculés

L'article 6 évoque le cas spécial des véhicules *non* immatriculés, soit qu'il s'agisse de véhicules non sujets à immatriculation (p. ex. les bicyclettes dans certains pays), soit qu'il s'agisse de véhicules fautivement non immatriculés, alors qu'ils eussent dû l'être. En pareil cas, la loi du lieu de stationnement habituel du véhicule se substitue à la loi du lieu d'immatriculation. Ce rattachement subsidiaire paraît adéquat car un tel véhicule présente généralement le rattachement le plus étroit avec son lieu de stationnement. En outre, le lieu de stationnement habituel du véhicule coïncidera avec la résidence habituelle du propriétaire.

Au cas du véhicule non immatriculé il faut assimiler le cas du véhicule dont l'immatriculation n'est pas significative. Ainsi en irait-il, pour certains, du véhicule d'un touriste étranger qui, en franchissant la frontière, se voit attribuer une immatriculation provisoire (plaques douanières) contre retrait provisoire de ses plaques d'origine, selon un système que connaissent notamment la Suède et la France. En ce cas le critère à retenir pour déter-

miner la loi applicable à la responsabilité civile extracontractuelle lors d'un accident serait précisément le critère, de remplacement, du stationnement habituel du véhicule, lieu qui normalement ne coïncidera pas avec le lieu d'immatriculation provisoire, mais bien avec le précédent lieu d'immatriculation ou le lieu d'immatriculation d'origine (*E. W. Essen*, op. cit., p. 211).

25 Domaine de la loi applicable

L'article 8 donne une énumération non exhaustive des différents aspects ou domaines de la responsabilité que couvre la loi désignée comme applicable en vertu de la convention; le domaine d'application que définit l'article 8 par cette énumération, d'ailleurs non limitative, s'entend *sous réserve* des cas d'exclusion de l'article 2. L'article 7 prescrit, par ailleurs, une autre exception: Lorsque la responsabilité civile n'est pas régie par la loi du pays où l'accident s'est produit, il ne s'impose pas moins, pour établir le degré de responsabilité, de prendre aussi en considération les règles de circulation et prescriptions de sécurité en vigueur là où l'accident a eu lieu (*E. W. Essen*, op. cit., p. 211; *A. Panchaud*, op. cit., p. 115). L'article 7 ne contient somme toute rien d'autre que le principe selon lequel les prescriptions de circulation et de sécurité constituent une circonstance de fait par rapport à l'accident. Naturellement, il ne sera pas toujours donné le même poids à chacune des règles en cause dans l'évaluation de la responsabilité. Il y a des gradations multiples. Ainsi, on attachera une plus grande importance aux règles locales sur le sens unique ou la limitation de vitesse qu'aux prescriptions sur l'équipement technique du véhicule. Ce domaine d'application de la responsabilité civile extracontractuelle, et de la loi applicable en la matière, que couvre la convention, est très large. Le droit en question ne s'étend pas seulement aux conditions et à l'étendue de la responsabilité; il s'étend aussi aux motifs d'exclusion, de limitation ou de distribution de la responsabilité, ainsi qu'au mode et à l'étendue de la réparation (art. 8, ch. 1 à 4). A dessein, les rédacteurs de la convention ont évité de scinder entre loi applicable à la responsabilité et loi applicable à la réparation, vu l'interaction des deux notions (*E. W. Essen*, op. cit., p. 212). La *transmissibilité* du droit à réparation sera soumise à la loi que désigne la convention (ch. 5), tant dans le cas de la cession entre vifs que de la transmission successorale. Mais la qualité d'héritier de celui qui entend exercer à ce titre le droit à réparation sera appréciée à la lumière de la loi applicable à la succession. Quant à la transmissibilité aux héritiers de l'obligation de réparer incombant au défunt, elle ne peut évidemment dépendre que de la loi applicable à la succession (*E. W. Essen*, op. cit., p. 213).

L'article 8, chiffre 6, a aussi pour but de couvrir le cas des victimes d'un dommage «*par ricochet*». Ainsi, par exemple, des enfants mineurs dont le père a été tué dans un accident de la circulation réclament en leur nom personnel la réparation de leur propre dommage (perte de soutien). La convention désigne par conséquent à l'égard de ceux-là également la loi applicable à la responsabilité civile.

L'expression de «*dommage personnellement subi*» n'est pas destinée à ex-

clure les personnes morales du champ d'application de la convention. Il appartient ainsi à la convention de désigner la loi applicable aussi dans le cas d'un accident lésant les intérêts d'une personne morale, sauf, bien entendu, dans le cas de l'article 2, chiffre 6 (*E. W. Essen*, op. cit., p. 213).

26 Action directe

Selon l'article 9, la question de l'*existence* de ce droit se tranche selon la loi sur la responsabilité. Alors qu'en principe la convention a rejeté de son domaine d'application tout ce qui touche aux assurances en responsabilité civile (art. 2, ch. 5), elle contient néanmoins une disposition sur l'action directe, destinée à favoriser, au profit des lésés, le règlement rapide de certains cas litigieux par les assurances privées. La disposition permet en outre au lésé de se réclamer, en certaines hypothèses, d'une autre loi que la loi applicable, en vertu de la convention, à la responsabilité civile, lorsque cette loi ne prévoit pas l'action directe. En effet, lorsque la *lex stabuli* est applicable, mais qu'elle ne connaît pas l'action directe, il appartiendra à la *lex loci delicti* de régir cette action et, si cette dernière loi l'ignore également, il reviendra à la loi du contrat d'assurance-responsabilité de l'auteur de l'accident de s'appliquer sur ce point, si elle connaît, elle, l'action directe. Ces substitutions, en matière d'action directe, à la loi normalement applicable n'ont toutefois lieu que si cette loi ignore l'action en cause et non pas simplement si elle la soumet à des conditions plus sévères que la loi de substitution. La victime qui entend exercer l'action directe ne dispose donc pas d'un choix entre deux lois (*Y. Loussouarn*, op. cit., p. 20).

27 Dispositions particulières

L'article 10 réserve l'ordre public. Selon la formule usuelle aux conventions de La Haye, la loi déclarée compétente par la présente convention ne peut être écartée qu'en cas d'incompatibilité *manifeste* avec l'ordre public. Par la précision «incompatibilité manifeste», l'on entend lutter contre une propension que montrent trop souvent des hommes de loi ou des tribunaux de différents pays à faire une application extensive – et excessive – de la notion de l'ordre public. Pour les rédacteurs de la convention, l'ordre public ne doit être invoqué «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» (*E. W. Essen*, op. cit., p.215). Les délibérations de la conférence ont souligné, ajoute *Essen* (op. cit., *ibidem*) «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».

L'article 11 donne à la convention le statut d'une loi *uniforme* de droit international privé applicable *erga omnes*. C'est dire que la convention non seulement devient partie du droit interne de l'Etat qui la ratifie, mais

encore qu'elle n'admet la concurrence d'aucune autre règle de conflit nationale en matière d'accidents de la circulation routière (*P. Volken*, op. cit., p. 187). La convention se veut donc applicable dans tout Etat contractant, indépendamment de la nationalité des personnes concernées, même si l'accident s'est produit dans un Etat non contractant, ou encore si l'accident concerne des personnes ayant leur résidence habituelle dans des pays non contractants. Une fois ratifiée par la Suisse, la convention, qui vaut loi uniforme, deviendra donc partie intégrante de notre droit international privé et remplacera l'article 85, 2^e alinéa, LCR. Dès lors, le projet de codification du droit international privé suisse, actuellement au stade parlementaire, se borne à renvoyer expressément à la convention (art. 130 du projet de loi de d.i.p.; FF 1983 I 426); il en résultera aussi l'abrogation de l'article 85 LCR (art. 181, let. d, d.i.p.).

Les articles 12, 13 et 14 concernent les pays à système juridique non unifié. Tel n'est en l'occurrence pas le cas de la Suisse, puisque le droit civil de fond et en particulier le droit de la responsabilité civile est de droit fédéral.

L'article 15 concerne les rapports de la convention avec d'autres traités contenant des dispositions sur la responsabilité civile en matière d'accidents de la circulation routière. Il s'agit notamment de la convention de Genève du 19 mai 1956 relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR; RS 0.741.611) ou aux dispositions de la future convention Unidroit relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route. En réservant la priorité à ces conventions spécialisées, l'article 15 tend à éviter les conflits de convention (*P. Volken*, op. cit., p. 198, 202).

Aux articles 16 à 21 figurent les traditionnelles dispositions finales.

3 Conclusions

Vu le nombre élevé de véhicules étrangers circulant en Suisse et de véhicules suisses roulant à l'étranger, tout particulièrement dans les pays limitrophes, il y a un intérêt manifeste à unifier les règles sur la désignation de la loi applicable en matière de responsabilité civile extracontractuelle en cas d'accidents de la circulation routière; les Etats contractants appliquent déjà la convention aussi lorsque des ressortissants suisses ou des véhicules suisses sont en cause. Il serait donc souhaitable que la Suisse applique à son tour la convention aux accidents de la circulation routière survenus en Suisse ou à l'étranger; elle apporterait ainsi une importante contribution à l'unification du droit en Europe. Il convient enfin de relever que le projet suisse d'une loi fédérale sur le droit international privé renonce à des règles de conflit autonomes en matière d'accidents de la circulation routière et, en lieu et place, se réfère au projet de convention de La Haye qui vous est présentement soumis (art. 130). La présente convention devrait être ratifiée au plus tard lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi suisse; mais, rien n'empêche la Suisse de la ratifier auparavant déjà.

4 Conséquences financières et répercussions sur l'effectif du personnel

L'entrée en vigueur pour la Suisse de cette convention n'aura ni incidence financière ni répercussion sur l'effectif du personnel.

En particulier la convention, qui porte uniquement sur la *loi applicable* à la responsabilité civile extracontractuelle en matière d'accidents de la circulation routière, n'aura pas pour effet de conférer la moindre attribution nouvelle aux autorités fédérales ou cantonales. Par conséquent, ni la Confédération ni les cantons n'auront à assumer de nouvelles dépenses et à engager du personnel supplémentaire.

5 Grandes lignes de la politique gouvernementale

Le projet n'est pas prévu dans les Grandes lignes de la politique gouvernementale 1983 - 1987. Mais il est étroitement lié au projet de loi fédérale sur le droit international privé (message du 10 nov. 1982, FF 1983 I 255). Comme déjà dit, ce projet de loi s'abstient d'énoncer quant à lui des règles de conflit en matière d'accidents de la circulation routière, mais renvoie à la présente convention de La Haye (art. 130). Cette convention devrait donc entrer en vigueur pour la Suisse au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle loi de d.i.p.

6 Constitutionnalité

L'arrêté fédéral concernant la Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière aura pour base constitutionnelle l'article 8 de la constitution, réservant à la Confédération le droit de conclure des traités avec les Etats étrangers. Quant à la compétence de l'Assemblée fédérale, elle est fondée sur l'article 85, chiffre 5, de la constitution. Aux termes de son article 20, la convention aura une durée limitée à cinq ans, avec reconduction tacite de cinq en cinq ans et, pour chacun des Etats contractants, la possibilité de la dénoncer six mois avant l'échéance de chaque terme de cinq ans.

La convention ne prévoit pas l'adhésion à une organisation internationale. En revanche, elle entraîne une unification multilatérale du droit au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution.

En fait, la Convention soumet la question de la loi applicable aux accidents de la circulation routière à une réglementation unifiée, élaborée sur le plan international. Ses dispositions de droit privé sont conçues d'une manière telle qu'elles sont immédiatement applicables par les autorités étatiques et qu'elles lient directement les particuliers (*self-executing*). Elles se substituent immédiatement aux normes correspondantes du droit interne, notamment à celles de la loi fédérale sur la circulation routière (art. 85, 2^e al.). Ce point a déjà été pris en considération dans la future loi de droit international privé (art. 130).

Tout un domaine juridique passe donc de la codification nationale à la codification internationale. Comme l'a déjà exprimé le Conseil fédéral dans son message du 28 janvier 1982 concernant l'accord multilatéral relatif aux redevances de route, c'est là une condition essentielle pour qu'une unification multilatérale soit soumise au référendum (FF 1982 I 947). Est par conséquent sujette à référendum au sens de l'article 89, 3^e alinéa, lettre c, de la constitution non pas n'importe quelle unification d'une norme isolée, mais bien les unifications présentant le caractère d'une codification, c'est à dire qui règlent en détail un domaine juridique déterminé. L'arrêté sera ainsi sujet au référendum facultatif.

29495

**Arrêté fédéral
approuvant la Convention de La Haye sur
la loi applicable en matière d'accidents de
la circulation routière**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 24 octobre 1984¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ La Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière, du 4 mai 1971, est approuvée.

² Le Conseil fédéral est autorisé à la ratifier.

Art. 2

Le présent arrêté est sujet au référendum facultatif en matière de traités internationaux entraînant une unification multilatérale du droit (art. 89, 3^e al., let. c, cst.).

29495

Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière

Texte original

Les Etats signataires de la présente Convention,
Désirant établir des dispositions communes concernant la loi applicable à la responsabilité civile extracontractuelle 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 extracontractuelle 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 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 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 dans 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 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 premier 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 extracontractuelle 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 étrangères 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 extracontractuelle 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 étrangères des Pays-Bas.

Accidents de la circulation routière

Article 17

La présente Convention entrera en vigueur le soixantième jour après le dépôt du troisième instrument de ratification prévu par l'article 16, 2^e alinéa.

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 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, 1^{er} alinéa.

L'instrument d'adhésion sera déposé auprès du Ministère des affaires étrangères des Pays-Bas.

La Convention entrera en vigueur, pour l'Etat adhérent, le soixantième 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 étrangères 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 soixante 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 à 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 étrangères 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, 1^{er} alinéa, 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 étrangères 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 étrangères 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, 1^{er} alinéa;
- 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, 3^e alinéa.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à La Haye, le 4 mai 1971, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire 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.

(Suivent les signatures)