

UNIVERSITE CATHOLIQUE DE LOUVAIN

FACULTE DE DROIT

CENTRE DE DROIT DES OBLIGATIONS

**Accidents de la circulation et droit international.
A propos des difficultés rencontrées par les victimes
d'accidents survenus à l'étranger.**

par R.O. DALCQ

Doc. 93/15

Rapport présenté à Amsterdam, à l'occasion de
l'éméritat du Professeur Van Wassenaar van
Catwijck.

3 août 1993

ACCIDENTS DE LA CIRCULATION ET DROIT INTERNATIONAL

A propos des difficultés rencontrées par les victimes d'accidents survenus à l'étranger

Par R.O. DALCQ

Professeur à l'Université Catholique de Louvain

Avocat au Barreau de Bruxelles

Rédacteur en chef du Journal des Tribunaux

La victime d'un accident est toujours confrontée à des problèmes multiples :

- prévenir sa famille ou ses proches ?
- l'hôpital où elle a été transportée par ambulance est-il le meilleur ?
- peut-elle faire appel à un autre médecin ?
- qui s'occupe de sa voiture pour la dépanner ?
- comment prévenir son employeur ou décommander les réunions d'affaires qui étaient prévues ?
- qui va la remplacer pour son travail ou pour conduire ses enfants à l'école;
- sera-t-elle guérie pour les vacances, etc... ?

Ce n'est qu'après quelques jours, parfois quelques semaines, sinon des mois ou des années, selon les circonstances et le milieu auquel elle appartient, que la victime va s'interroger sur les circonstances de l'accident et les responsabilités qui peuvent en découler.

Qui va l'indemniser ? Est-elle dans son droit ?

Que prennent exactement en charge les organismes de sécurité sociale ?

S'agit-il d'un accident du travail ou d'un accident sur le chemin du travail ?

Faut-il consulter un avocat ? Lequel ? Comment le choisir ?

Je pourrais continuer longtemps cette énumération. Tous ces problèmes sont décuplés lorsque l'accident se produit à l'étranger en raison de l'isolement dans lequel se trouve la victime qui ne connaît pas les mécanismes qui se mettent en marche, à l'occasion d'un accident, dans le pays où celui-ci s'est produit alors que ces mécanismes peuvent être très différents d'un pays à l'autre, différence encore accentuée par des difficultés de langue et de vocabulaire et donc de compréhension.

La solution des difficultés pratiques que peut rencontrer la victime d'un accident survenu à l'étranger est en grande partie étrangère à notre propos et je n'ai donc pas l'intention de m'y attarder. Mais cela ne signifie pas que ces difficultés n'existent pas et il faut donc les avoir toujours présentes à l'esprit lorsque que l'on songe aux problèmes juridiques.

Le premier désir de la victime d'un accident survenu à l'étranger est pratiquement toujours de rentrer dans son pays. Les initiatives privées facilitant ce retour se sont heureusement développées soit sous forme d'assurances directes avec *Europe ou Mondiale Assistance*, soit sous forme indirecte, notamment par des associations d'automobilistes à laquelle la victime peut être affiliée ou par l'agence de voyages à laquelle elle s'est adressée et qui aurait elle-même souscrit une assurance du même type.

Je prendrai donc comme hypothèse que la victime d'un accident survenu dans un autre pays est rentrée dans le pays de son domicile dès que son état physique le lui a permis et que c'est après ce retour qu'elle commence à se soucier des problèmes juridiques qui peuvent se poser à la suite de l'accident dont elle a été victime.

Pour décrire les difficultés qu'elle va rencontrer, je diviserai mon exposé de la manière suivante:

- 1) l'information
- 2) le droit applicable
- 3) le type de régime de responsabilité
- 4) la causalité
- 5) la réparation.

I L'INFORMATION

La tendance naturelle de la victime d'un accident survenu à l'étranger est de croire qu'il est indispensable de contacter directement un avocat du pays où l'accident s'est produit. Cela n'est toutefois pas évident et cela pour des motifs divers.

Si l'auteur de l'accident est le conducteur du véhicule dans lequel la victime se trouvait comme passager et que celui-ci est un compatriote, rien n'empêche la victime de saisir de sa réclamation directement l'assureur qui couvre le véhicule et qui aura le plus souvent son siège dans le même pays que celui de la victime. Si un accord n'est pas possible, les tribunaux du pays de la résidence de la victime seront compétents dans la mesure où ce pays est également celui du siège de l'assureur et du domicile du conducteur.

Ce n'est pas parce que ces tribunaux devront éventuellement appliquer le droit du lieu de l'accident qu'ils ne sont pas compétents pour connaître du litige.

Selon les cas, outre la facilité, ce sera accessoirement l'intérêt de la victime de saisir son propre tribunal parce que l'on constate que chaque fois que la jurisprudence du tribunal saisi est plus généreuse que celle des tribunaux compétents en fonction du lieu de l'accident, le tribunal saisi aura tendance à corriger les insuffisances de la jurisprudence du lieu de l'accident, à tout le moins dans les domaines qui relèvent de l'appréciation souveraine du juge du fond. Si la situation est inverse - jurisprudence du lieu de l'accident plus généreuse que celle des juridictions nationales de la victime - celle-ci aura intérêt, malgré les plus grandes difficultés pratiques, à saisir la juridiction du lieu de l'accident en assignant le Bureau national compétent. Il y a donc ici une possibilité de *forum shopping* que les Belges connaissent bien pour les accidents survenus dans d'autres pays, et même en France malgré la similitude apparente des principes applicables, dans la mesure où la Belgique est un des pays les plus généreux pour l'indemnisation.

Ce *forum shopping* joue même au sein de notre pays, les victimes francophones d'accidents survenus dans la partie flamande du pays cherchant aussi à exercer ce choix dans la mesure où les juridictions francophones sont plus généreuses dans l'indemnisation que les juridictions de la partie nord de la Belgique.

Si le tribunal national de la victime ne peut être saisi parce que l'auteur de l'accident est un tiers, soit domicilié dans le pays de l'accident, soit étranger circulant dans ce pays, ou encore parce que le régime légal du lieu de l'accident peut être plus favorable, la victime devra effectivement avoir recours le plus souvent à un avocat du pays du lieu où l'accident s'est produit.

Même si un avocat du pays où la victime réside peut, en vertu du droit communautaire, aller plaider dans un autre pays de la Communauté, nous déconseillons cette solution parce qu'en pratique, il faut tout de même se faire assister par un avocat local pour toute la "*cuisine*" du procès: choix d'un huissier, parfois d'un avoué, démarches au greffe pour obtenir la fixation, comparutions de pure forme pour la mise en état de la procédure, etc. et puis surtout, il faut savoir qu'il n'est jamais bon pour un avocat de plaider devant des magistrats qui ne le connaissent pas, sinon de manière effective au moins de réputation.

Choisir un avocat dans son pays n'est souvent pas simple; à fortiori en est-il ainsi du choix d'un conseil à l'étranger. Je me souviens, dans le temps - il y a plus de 20 ou 25 ans - avoir demandé à un confrère de Paris le nom d'un avocat à Bastia pour introduire une procédure pour un Belge qui y avait été victime d'un accident. La réponse fut claire et nette: si l'on n'est pas Corse, on ne peut que perdre un procès à Bastia. A la même époque, je me suis adressé à un avocat de Tolède en Espagne, dont le nom m'avait été donné par un confrère madrilène, pour lui demander de mettre en cause la responsabilité de la municipalité de cette ville, pour une de mes clientes, qui s'était cassé la jambe en tombant la nuit dans un trou non signalé, situé au milieu d'un trottoir. Il refusa et me renvoya à un autre avocat qui fit de même et ainsi de suite à cinq reprises jusqu'à abandon de l'idée de ce recours.

Le meilleur moyen de choisir un avocat à l'étranger est encore de s'adresser à un avocat de son propre pays, qui se renseignera auprès de ses correspondants pour connaître le nom d'un conseil compétent, au lieu du tribunal qui pourra être saisi du litige. Les contacts entre conseils seront plus faciles qu'entre le client et l'avocat; ils emploient le même vocabulaire et les différences résultant de la procédure ou des usages s'atténueront. Si au surplus, il y a des différences de langue, soit ils trouveront une langue commune qu'ils

connaîtront tous les deux, soit l'avocat choisi par la victime dans son pays pourra faire traduire ses lettres et celles qu'il reçoit pour expliquer à son client l'évolution du procès.

Le choix d'un avocat du pays de la victime présente encore un double avantage: d'une part, l'avocat choisi pourra veiller à ce que son confrère à l'étranger fasse preuve d'une diligence raisonnable; d'autre part, il pourra dès le début du procès veiller à effectuer les mises au point justifiées pour qu'il n'y ait pas pour la victime de surprise désagréable sur le plan des honoraires.

II LE DROIT APPLICABLE

Le droit international privé de la plupart des pays européens a adopté la règle selon laquelle la loi du lieu de l'accident régit aussi bien les causes de celui-ci que ses conséquences. C'est l'application de la *lex loci delicti commissi*. La règle est le plus souvent formulée en latin (voyez pour cette solution dans la jurisprudence belge: Cassation, Audience plénière, 17 mai 1957, Pas. 1957, I, 1117 avec conclusions du Procureur général Hayoit de Termicourt; Sirey, 1958, Jur. 286 et notes Philonenko, R.C.D.I.P., 1959, p.339 et notes Loussouarn, R.C.J.B. 1957, p.192 et notes Van der Elst).

Ce n'est pas parce qu'une règle est ancienne et largement acceptée qu'elle est nécessairement bonne. Une règle qui se justifiait dans le passé peut ne plus l'être en raison d'un changement de circonstances et nous songeons notamment à la multiplication des déplacements et des moyens de transport ainsi qu'aux grandes migrations touristiques (voyez

sur ce point les critiques du professeur Rigaux dans son *Traité de droit international privé*, tome II, n° 1375); nous songeons aussi à la circonstance que dans le passé celui qui se rendait dans un autre pays, utilisait d'abord les diligences et les chevaux de ce pays, puis les trains qui étaient conduits le plus souvent par des nationaux de ce pays et qui circulaient sur les voies installées dans ces pays alors qu'aujourd'hui beaucoup de déplacements se font en voiture conduites par le voyageur lui-même.

Selon les jurisprudences belges et françaises, la règle s'applique à tous les aspects de la responsabilité: détermination non seulement de la faute ou de la cause de responsabilité objective mais aussi des personnes civilement responsables, détermination des règles relatives à la causalité comme de celles qui permettent de définir le préjudice et d'en assurer la réparation.

Et pourtant ?

Les tribunaux belges ont eu un jour à décider si l'Etat belge était responsable de l'abordage survenu dans la partie néerlandaise de l'estuaire de l'Escaut, mais imputable aux fautes commises par les pilotes belges des deux navires. L'abordage avait eu lieu entre un navire russe et un bateau battant pavillon du Liberia. La faute des pilotes avait été sanctionnée pénalement par la juridiction hollandaise compétente. Tout indiquait qu'il fallait donc appliquer la loi hollandaise à la recherche des responsabilités résultant de cet abordage et pourtant la juridiction belge saisie a décidé, comme l'avait fait en 1917 la Cour de Colmar à propos d'un accident causé en France par un officier belge, qu'il n'était pas possible de définir la responsabilité de l'Etat du fait de ses organes sur base d'une loi étrangère (voyez sur cette question Rigaux, *op. cit.* n° 1383).

La règle selon laquelle il faut appliquer la loi du lieu où le délit a été commis n'est donc pas absolue, contrairement à ce que l'on enseigne généralement. Et au surplus, son interprétation peut varier. Faut-il appliquer la loi du lieu de l'accident causé par la faute ou la loi du lieu où la faute a été commise lorsque l'accident qui en est la conséquence se produit dans un autre pays ? Si la firme A qui fabrique des pneus met sur le marché un pneu atteint d'un vice de fabrication et que ce pneu est vendu dans le pays B à un autocariste étranger, ce qui cause un accident par l'éclatement du pneu dans le pays C avec comme conséquence que le chauffeur perd le contrôle de ce véhicule, ce qui entraîne des blessures pour ses passagers de nationalité D et une collision avec un véhicule immatriculé dans le pays E. Ceci n'est pas un exercice d'école. Le cas est réel. Faut-il appliquer la loi du pays A (lieu où la faute a été commise), du pays B (faute présumée ou objective du vendeur professionnel), du pays C (lieu de l'accident) ? (voyez sur cette question les auteurs belges: Vander Elst, tome I, N° 52 point 2, p. 237; Rigaux, op. cit. n° 1373).

La Convention de la Haye du 4 mai 1971 est venue modifier dans une certaine mesure les règles traditionnelles du droit international privé en matière d'accidents de la circulation mais la seule dérogation importante est celle reprise dans l'article 4 qui renvoie à la loi d'immatriculation du véhicule lorsque tous les véhicules impliqués dans l'accident ou éventuellement le seul véhicule qui y soit impliqué, sont immatriculés dans un Etat autre que l'Etat sur le territoire duquel l'accident est survenu.

Ainsi lorsqu'il n'y a aucun autre élément d'extranéité que le lieu de l'accident, auteur et victime ayant leur domicile dans le pays d'immatriculation du ou des véhicules impliqués

dans l'accident, c'est la loi de ce pays qui régira les conséquences du sinistre, sans préjudice cependant des dispositions impératives applicables au lieu de l'accident. Cette solution rejoint au moins partiellement celle qu'on a voulu généraliser dans la proposition de Directive du Conseil concernant le rapprochement des législations des états membres relative à la réparation de préjudices subis à la suite d'accidents de la circulation de véhicules automoteurs.

Mais aujourd'hui cependant, il ne suffit plus pour la victime d'un accident de déterminer le droit applicable, il faut aussi savoir quelles seront les garanties d'assurance auxquelles elle pourra faire appel.

La Convention de la Haye n'a pas réglé le problème sous réserve de l'article 9 qui, *"afin de favoriser l'exercice par les personnes lésées de l'action directe contre l'assureur du responsable contient, sous l'apparence de règles de conflits subsidiaires, une règle de conflit de lois alternative"* puisque les personnes lésées peuvent se voir reconnaître leur action directe soit en vertu de la loi déclarée applicable à leur action en responsabilité en vertu des articles 3, 4 ou 5, soit dans la loi du pays où l'accident s'est produit quand celle-ci est évincée par la loi de l'état d'immatriculation, soit en vertu de la loi applicable au contrat d'assurance.

Il n'y a pas lieu de faire ici l'exposé du système applicable dans tous les pays de la Communauté Européenne et dans d'autres pays, sur base des conventions entre les bureaux nationaux. Dans les pays de la C.E.E., les directives communautaires ont pratiquement abouti à donner un minimum de garantie semblable dans tous les pays. Il n'empêche que des difficultés peuvent encore exister. L'arrêt de la Cour de Cassation de Belgique du 26 avril 1990 (R.G.A.R. 1991, n°11791) l'illustre clairement, la Cour ayant décidé qu'en cas d'accident survenu en France et ne mettant en cause qu'un véhicule immatriculé en Belgique, l'étendue de la garantie d'assurance devait être déterminée selon la loi belge, avec la

conséquence de l'exclusion du conjoint (en l'espèce il s'agissait de l'épouse du conducteur, tétraplégique à la suite de l'accident) du bénéfice de la garantie, exclusion autorisée à l'époque en Belgique et ce bien que la loi française imposait déjà la couverture du conjoint et des membres de la famille (voyez sur cette question l'étude de Messieurs Dubuisson et Fallon: "les véhicules en circulation internationale et le droit international privé" in R.G.A.R. 1991 N° 11781).

III LE REGIME DES RESPONSABILITES

Actuellement, le régime de la responsabilité reste très variable dans les pays de la Communauté.

Certains pays, les plus traditionalistes, restent attachés au régime de la faute prouvée, malgré les critiques que l'on peut adresser à ce système. Telle est la situation en Belgique, en grande Bretagne, au Portugal, etc.

D'autres pays ont depuis longtemps adopté des systèmes organisant au moins une présomption de responsabilité à charge du conducteur, comme en Italie dans l'article 2054 du Code Civil de 1942 ou en France depuis l'arrêt de la Cour de Cassation du 13 février 1930 jusqu'à la loi Badinter du 5 juillet 1985. D'autres enfin connaissent des systèmes mixtes qui permettent à la victime d'obtenir une réparation forfaitaire limitée sans devoir rapporter la preuve de la faute d'un tiers mais tout en lui laissant la possibilité en cas de faute prouvée de réclamer la réparation intégrale du dommage.

Tel est sauf erreur de ma part le cas en Allemagne depuis 1952, en Espagne depuis la loi du 24 décembre 1962 et aux Pays Bas depuis la loi du 13 septembre 1935 dont l'article 31 établit une protection particulière pour les victimes non motorisées, sans préjudice de l'action dont elles disposent en droit commun.

La loi Badinter en France constitue sans doute la législation européenne la plus récente en ce domaine. Actuellement, le passager d'un véhicule immatriculé en France sait que son indemnisation en cas d'accident en France ne fera l'objet d'aucune contestation de principe, seul le préjudice pouvant être discuté. S'il se trouve dans la même situation à l'étranger, il sera évidemment désagréablement surpris d'apprendre qu'en cas d'accident en Belgique, par exemple, il devra éventuellement se battre pendant des années pour établir la responsabilité du conducteur en faute avec parfois des avatars invraisemblables en telle sorte que par exemple, je pourrais citer le cas de la victime d'un accident grave (amputation d'une jambe et paralysie du bras du même côté) qui se bat depuis 17 ans pour être indemnisée.

Au surplus, quelque soit le régime de responsabilité, la situation du conducteur reste toujours particulière dans la mesure où il n'obtiendra la réparation de son propre dommage que s'il prouve que l'accident est imputable à la faute d'un tiers. Seuls des mécanismes d'assurances individuelles du type "*tous risques conducteurs*", tels qu'ils se sont développés en France, permettent de remédier à cette situation.

La question qui se pose dès lors en présence d'une proposition de Directive, telle que celle qui a été élaborée à l'initiative du président Dessertine, est celle de la justification au sein de la Communauté Européenne, d'un régime commun de responsabilité pour les accidents dont on est victime à l'étranger alors que les régimes nationaux restent différents.

Serait-il inconcevable d'envisager, dans l'ensemble de la Communauté, l'élaboration d'un régime commun de responsabilité objective pour les accidents de la circulation ? Cela n'est-il pas indispensable à l'heure où la liberté de prestation de services en assurance se réalise ?

Le recours à l'article 100 A du traité ne permettrait-il pas au Conseil de la Communauté d'élargir l'objet de la proposition de Directive qui a été élaborée pour les accidents survenus à l'étranger.

Si l'on devait considérer qu'une telle réforme sort de la compétence communautaire, ce que je trouverais très regrettable, l'initiative ne pourrait-elle venir des assureurs et de leurs réassureurs qui auraient tout intérêt à l'établissement d'un régime commun ?

IV LA CAUSALITE

Lorsque l'on aborde le problème de la causalité, il semble que la victime d'un accident n'est pas mieux lotie.

Je ne connais pas le détail de la jurisprudence à ce sujet dans tous les pays de la Communauté mais je crains que les théories de Von Bury n'aient fait de grands ravages tant dans les pays qui se sont inspirés du modèle français que dans ceux qui se réfèrent au modèle allemand. Cela ne signifie pas que la situation soit meilleure en Grande Bretagne où la théorie du *duty of care* qui se rapproche de la *Schulznorm* théorie ou de l'exigence de l'illicéité de l'acte du droit italien ne conduise aussi à des situations abérrantes dans la mesure où elle contredit la réalité.

L'erreur de nos systèmes juridiques est à mes yeux d'avoir construit et de rester attachés à des théories de la causalité qui ont voulu transposer dans une science humaine la causalité expérimentale, propre aux sciences exactes. Dans les sciences exactes, on peut reproduire indéfiniment l'expérience pour vérifier la règle; dans les sciences humaines au contraire la répétition de l'expérience est impossible à cause de facteurs qui ne dépendent pas de la volonté humaine: le hasard et le libre arbitre de l'homme. Bien sûr, lorsque la causalité est immédiate, il est possible de considérer que la faute est la cause du préjudice. Si A donne un coup à B et si dix témoins peuvent attester qu'il en est ainsi et qu'il n'y a pas eu de provocation de la part de B, l'on retiendra aisément la responsabilité de A. L'adage latin auquel le droit anglais se réfère encore souvent s'appliquera: *res ipsa loquitur*. Mais si la causalité est médiate et qu'au surplus les preuves sont douteuses, soit faute de témoins, soit parce qu'elles ont dé péri à la suite de l'écoulement du temps, l'application de l'équivalence des conditions devient beaucoup plus difficile.

Ne faudrait-il pas tâcher d'oublier ce que nous enseignons depuis plus d'un siècle et fonder au moins dans certains cas la causalité non plus sur l'affirmation de l'équivalence des conditions nécessaires à la réalisation de l'évènement et de préférer alors les statistiques à des affirmations que l'expérience ne peut vérifier. Ne suffit-il pas de savoir qu'un conducteur qui roule trop vite ou qui est sous l'influence de l'alcool est 9 fois sur 10 responsable de l'accident dans lequel il est impliqué pour considérer qu'un tel conducteur est toujours responsable, compte tenu des indications données par les statistiques ?

V LA REPARATION

Le projet de Directive qui a été élaboré par un groupe de travail sous la présidence de Monsieur Dessertine a proposé qu'en cas d'accident survenu à l'étranger, la victime soit indemnisée non pas selon les règles du pays où l'accident s'est produit mais selon les règles qui s'appliquent là où elle a son domicile ou sa résidence habituelle (voyez l'article 15). Bien sûr, la proposition de Directive va au delà de cela en proposant dans les articles 8, 9, 10, 13 et 14 des principes d'indemnisation. Cette solution paraît raisonnable parce que c'est dans le pays où elle a sa résidence qu'en principe la victime subira le préjudice; c'est dans ce pays qu'elle sera le plus souvent soignée et éventuellement hospitalisée, toutes les victimes souhaitant revenir chez elle ou au moins dans leur pays le plus rapidement possible; c'est le système de sécurité sociale de son pays qui va intervenir pour supporter tout ou partie des frais médicaux et d'hospitalisation et pour payer les allocations justifiées par l'éventuelle incapacité de travail.

Il faut cependant pour qu'un tel système puisse fonctionner que la victime puisse être assistée d'un avocat de son pays. Comment voulez-vous demander à un avocat ou à un juge français ou allemand d'appliquer correctement la législation sociale portugaise, grecque ou espagnole ?

Il faut donc que l'on reconnaisse en cette matière la compétence du tribunal du domicile de la résidence de la victime et ce tant à l'égard de l'auteur responsable de l'accident que de son assureur; ce qui n'est pas le cas aujourd'hui dans le cadre de la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 (cfr en particulier articles 5 et 10 de cette Convention).

C'est donc à juste titre que la proposition de Directive remédie à cette situation en prévoyant à l'article 17 que le juge compétent pour statuer sur la réparation du préjudice est dans tous les cas le juge du domicile de la victime. Cela vise donc aussi bien l'action contre l'auteur de l'accident lui-même que contre son assureur.

*

*

*

Voilà les quelques observations que je souhaitais vous soumettre au sujet des difficultés que peut rencontrer la victime d'un accident survenu à l'étranger.

Je n'ai pas la prétention d'avoir été complet; il existe certainement des aspects que je n'ai pas évoqués et qui vous viendront à l'esprit.

J'espère que la discussion que nous aurons plus tard permettra ainsi de compléter les quelques idées que je vous ai soumises.