



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.1/2000/18
6 septembre 2000

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports routiers
(Quatre-vingt-quatorzième session, 14-16 novembre 2000
point 4 d) de l'ordre du jour)

**CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT
INTERNATIONAL DE VOYAGEURS ET DE BAGAGES
PAR ROUTE (CVR)**

Projet de modifications

Transmis par l'Union internationale des transports routiers (IRU)

Note : Le texte du présent document a déjà été publié le 17 août 1995, en original français, sous la cote TRANS/SC.1/R.269. Dans le document TRANS/SC.1/2000/17, on trouvera des renseignements à jour sur la valeur du franc-or utilisée dans la compensation.

Introduction

1. La Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), signée le 1er mars 1973, est entrée en vigueur le 12 avril 1994. Elle compte six Parties contractantes, à savoir Bosnie-Herzégovine (succession), Croatie (succession), Lettonie, République tchèque (succession), Slovaquie (succession) et Yougoslavie.

2. Pour des raisons qui leur sont propres, la plupart des États européens n'ont pas adhéré à la Convention CVR.

Toutefois, suite à son entrée en vigueur, la Convention CVR s'applique non seulement aux transports entre les territoires des Parties contractantes mais, conformément à son article 1, également aux transports entre le territoire des Parties contractantes et celui des États non contractants quels que soient le domicile et la nationalité des voyageurs et du transporteur.

3. Étant donné que ladite Convention s'applique déjà à une partie du trafic à destination et en provenance des États non contractants, sa modification visant à permettre l'adhésion généralisée des pays européens à cette Convention est une question qui se pose¹. Les Parties contractantes à la Convention CVR peuvent, quant à elles, également avoir des raisons de vouloir adapter cette Convention aux besoins actuels du transport de voyageurs par route.

4. Lors de sa quatre-vingt-huitième session, le Groupe de travail principal des transports routiers a accepté l'offre de l'IRU de présenter un document de travail susceptible de faciliter l'examen des dispositions de la Convention CVR à amender. Selon l'IRU, les dispositions de la Convention CVR mentionnées ci-dessous pourraient être examinées en premier lieu.

Article 1, paragraphes 1 et 2²

5. Selon ce paragraphe de l'article 1, l'application de la Convention n'est pas limitée à une ligne régulière ou à un service par autocar dont le point de départ et le point de destination

¹ La note du professeur Jacques Putzeys, jointe au présent document, explique l'importance de l'adhésion à la Convention CVR des pays membres de l'Union européenne et des pays participant aux travaux de la CEE/ONU.

² "1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de voyageurs et, le cas échéant, de leurs bagages, par route au moyen de véhicules, lorsqu'il est prévu au contrat que le transport emprunte le territoire d'au moins deux États et que le point de départ ou le point de destination, ou l'un et l'autre de ces points sont situés sur le territoire d'un État contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par :

a) Transporteur, toute personne qui, à titre professionnel, mais agissant en une qualité autre que celle d'exploitant d'un service de taxis ou d'un service de location de véhicules avec conducteur, s'engage, en vertu d'un contrat de transport individuel ou collectif, à transporter une ou plusieurs personnes et, le cas échéant, leurs bagages, qu'elle exécute ou non elle-même ce transport."

sont situés dans deux pays différents, l'un au moins étant un pays contractant, mais s'étend, au cours d'un transport empruntant le territoire d'au moins deux États, l'un au moins étant un État contractant, à n'importe quelle ligne ou service et même à un tronçon de cette ligne ou de ce service par autocar.

Si un voyageur achète, dans le cadre d'un contrat de transport, un billet composé de plusieurs tickets l'autorisant à voyager sur les lignes de son choix (par exemple, Paris–Bruxelles, Bruxelles–Francfort, Francfort–Prague) – le choix devant se faire, en ce qui concerne les lignes et les dates de voyage, au moment de la conclusion du contrat – l'ensemble du transport entre Paris et Prague est soumis, de ce fait, à la Convention CVR. Il se peut que le transporteur exploitant la ligne Bruxelles–Francfort et son assureur ne sachent pas où commence et où se termine le transport et que, par conséquent, ils ignorent que la Convention CVR s'appliquera aux rapports contractuels avec le voyageur en question. Il en est de même pour le transporteur exploitant la ligne Paris–Bruxelles lorsque le billet a été vendu par une agence de voyages.

Il n'est pas non plus évident que les tribunaux d'un pays non contractant (en l'occurrence les tribunaux français et allemands) acceptent cette extension démesurée et appliquent les dispositions de la Convention CVR à laquelle leur pays a refusé d'adhérer.

6. Les inconvénients résultant de la situation décrite dans le paragraphe 5 ci-dessus sont évidents. L'article 1, paragraphe 1, rédigé comme suit, pourra remédier à cette situation :

"La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de voyageurs et, le cas échéant, de leurs bagages, par route, lorsqu'il est prévu au contrat que :

- a) Le transport **est effectué au moyen du même véhicule**,
- b) **Le transport** emprunte le territoire d'au moins deux États, et que
- c) Le point de départ ou le point de destination ou l'un et l'autre de ces points sont situés sur le territoire d'un État contractant.

Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties."

7. Le terme "transporteur" figurant dans la version actuelle de la Convention CVR ne vise que le transporteur contractuel et non pas le transporteur de fait. Dans la mesure où le transport n'est pas exécuté par le transporteur contractuel lui-même, l'article 4 de la Convention CVR contient des dispositions permettant de garantir que le transporteur contractuel réponde intégralement du comportement du transporteur de fait (sous-traitant). Par contre, la Convention CVR ne soumet pas le transporteur de fait au régime juridique de cette convention, ce qui ne facilite pas la collaboration des transporteurs entre eux et ne permet pas au voyageur, le cas échéant, d'intenter directement une action contre le transporteur de fait.

À l'instar du transport aérien (Convention de Varsovie dans la version de Guadalajara), qui, dans l'intérêt de l'usager, introduit également la responsabilité du transporteur de fait, la Convention CVR devrait également prévoir cette responsabilité. Le paragraphe 2, lettre a), pourrait être modifié et complété comme suit :

"2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par :

a) Transporteur, **aussi bien le transporteur contractuel que le transporteur de fait.**

Transporteur contractuel signifie toute personne qui, à titre professionnel, mais agissant en une qualité autre que celle d'exploitant d'un service de taxis ou d'un service de location de véhicules avec conducteur, s'engage, en vertu d'un contrat de transport individuel ou collectif, à transporter une ou plusieurs personnes et, le cas échéant, leurs bagages, qu'elle exécute ou non elle-même ce transport

Transporteur de fait, **une personne, autre que le transporteur contractuel, qui effectue tout ou partie du transport prévu au paragraphe 2, lettre a), du présent article.**

Si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport lequel, conformément au contrat visé au paragraphe 2, lettre a), du présent article, est régi par la présente Convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente Convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue."

Article 2³

8. Cet article étend l'application de la Convention CVR à tout trajet routier (même national) d'un transport effectué par plusieurs modes de transport (par exemple le trajet Lyon–Paris par autocar, le trajet Paris–Bruxelles par train, Bruxelles–Francfort par avion, le trajet Francfort–Prague par autocar).

Du seul fait que le transport Francfort–Prague est soumis à la Convention CVR, le trajet Lyon–Paris sera également soumis à la Convention CVR.

Il s'agit encore une fois d'une extension démesurée qui peut surprendre les transporteurs, leurs assureurs et la juridiction des pays non signataires de la Convention CVR.

9. Selon l'avis de l'IRU, le texte actuel de l'article 2 pourrait être remplacé par le texte suivant :

"Dans le cas de transports combinés effectués en partie par route et en partie par tout autre mode de transport, la présente Convention ne s'appliquera qu'au transport par route et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1. Il en est de même lorsque le transporteur se trouve dans l'obligation d'interrompre le voyage par autocar et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre mode de transport."

³ "Lorsque le transport par route est interrompu et qu'un autre mode de transport est utilisé, la présente Convention s'applique néanmoins aux parties du transport qui s'effectuent par route, même si elles ne sont pas internationales au sens de l'article 1, pour autant qu'elles ne sont pas accessoires à l'autre mode de transport."

Article 7⁴

10. En vertu de cet article, le transporteur peut interdire toute cession de billets non nominatifs émis par lui. Il peut également soumettre la cession des billets non nominatifs à des conditions qu'il a lui-même fixées.

Dans la pratique, on note que la cession des billets engendre un certain nombre de problèmes lorsque le remplaçant n'a pas été informé par le premier titulaire du billet des formalités requises en matière de documents d'identité, de visas, de vaccination, etc.

11. Même si le texte actuel est, du point de vue juridique, suffisant, il serait opportun de le compléter pour des raisons pratiques de la façon suivante :

"Sauf mention contraire portée sur le billet, celui-ci, lorsqu'il n'est pas nominatif, demeure cessible tant que le voyage n'a pas commencé. Le voyageur est l'unique responsable des inconvénients pouvant en résulter et supporte les frais qui y sont liés."

Article 8

12. Il ne suffit pas de décharger, selon les termes de l'article 14, paragraphe 2, le transporteur de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte de la nature "dangereuse" du bagage. En effet, le transport de bagages dont le contenu est dangereux est normalement interdit quel que soit le mode de transport. Cette interdiction se justifie avec d'autant plus de force que des tentatives visant à transporter des matières radioactives dans les bagages ont récemment été enregistrées.

Il convient d'introduire des dispositions interdisant le transport de bagages dont le contenu est dangereux et de prévoir la responsabilité du voyageur ayant transgressé cette interdiction.

13. Selon l'avis de l'IRU, l'article 8 devra être complété par un paragraphe 4 qui pourrait se lire comme suit :

"Sont exclus du transport comme bagages :

Les objets dont le transport est interdit, ne fût-ce que sur l'un des territoires à parcourir par les bagages;

Les matières et objets dangereux, notamment les armes, les matières et objets explosibles ou inflammables, les matières comburantes, toxiques, radioactives ou corrosives ainsi que les matières répugnantes ou infectieuses.

Le voyageur est responsable de toutes les conséquences résultant de l'inobservation du présent paragraphe et notamment de tous les frais et dommages résultant de la remise en vue du transport d'objets et de matières dont le transport est interdit.

⁴ "Sauf mention contraire portée sur le billet, celui-ci, lorsqu'il n'est pas nominatif, demeure cessible tant que le voyage n'a pas commencé."

Le transporteur peut exiger que les objets et matières dont le transport est interdit soient à tout moment et en tout lieu déchargés, détruits ou rendus inoffensifs et ce, sans aucune indemnité."

Article 10, paragraphe 2⁵

14. Cette disposition est contraire aux intérêts du voyageur. Comment peut-il "justifier de son droit" ? Doit-il, à la sortie de l'autocar, prouver qu'il est propriétaire des bagages ?

15. L'IRU propose de modifier le paragraphe en question de la façon suivante :

"À défaut de présentation du bulletin, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages couverts par ce document que si le réclamant justifie **que les bagages lui sont destinés ou qu'il les a lui-même remis au transporteur**; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution adéquate qui sera restituée dans le délai d'un an à dater du jour où elle a été versée."

Article 12⁶

16. La Convention CVR ne règle pas tous les problèmes relatifs au contrat de transport. Par conséquent, le droit national applicable au contrat de transport doit intervenir dans des cas qui ne sont pas réglés par la Convention CVR.

Or, l'article 12 ajoute encore un troisième régime juridique, celui de l'État dont la juridiction a été saisie. Étant donné que l'article 21 mentionne six juridictions pouvant être saisies par les parties au contrat, il en résulte que l'une des six législations, dont aucune n'est connue lors de la conclusion du contrat de transport ni au cours de son exécution, s'ajoutera pour compléter les dispositions de la Convention CVR et écarter celles du droit applicable au contrat de transport.

Une telle incertitude quant au troisième régime applicable n'est dans l'intérêt d'aucune des parties au contrat.

En outre, peu claire est la question de savoir pourquoi le régime de l'État dont la juridiction est saisie est appliqué pour déterminer l'importance du préjudice en cas d'atteintes à l'intégrité physique alors que le régime du droit applicable au contrat s'applique pour déterminer l'importance du préjudice en cas de dommages occasionnés aux bagages. En effet, le régime

⁵ "À défaut de présentation du bulletin, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages couverts par ce document que si le réclamant justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution adéquate qui sera restituée dans le délai d'un an à dater du jour où elle a été versée."

⁶ "Sous réserve du paragraphe 1 de l'article 13, la juridiction saisie détermine, conformément à la législation du lieu où se trouve son siège, y compris les règles relatives au conflit de lois, l'importance du préjudice donnant lieu à une indemnisation en raison de la mort, des blessures ou de toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale causées au voyageur ainsi que les personnes ayant droit à l'indemnisation."

de l'État de la juridiction saisie ne doit pas nécessairement être plus favorable aux victimes que le régime du droit applicable au contrat de transport. La possibilité de voir appliquer le droit de la juridiction saisie interfère abusivement dans le droit du contrat et trouble les prévisions des parties au contrat et les assureurs.

17. Afin de rendre plus harmonieux le texte de la Convention CVR et d'éliminer les inconvénients qui en résultent, il convient, selon l'IRU, de le préciser de la façon suivante.

"Sous réserve des dispositions du paragraphe 1 de l'article 13 **et du paragraphe 1 de l'article 16**, la juridiction saisie, **conformément au paragraphe 1 de l'article 21**, détermine, conformément au droit applicable au contrat de transport, l'importance du préjudice donnant lieu à une indemnisation :

a) En raison de la mort, des blessures et de toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale causées aux voyageurs ainsi que les personnes ayant droit à l'indemnisation,

b) **Pour les dommages visés aux articles 14, 15 et 16."**

Étant donné que le texte en question concerne aussi bien les voyageurs que leurs bagages, il devrait être inséré à l'article 17 de la section : Dispositions communes.

Article 13, paragraphe 1⁷

18. En adoptant ce paragraphe de l'article 13, ses auteurs ont perdu de vue tout effort d'harmonisation.

En effet, ce paragraphe de la Convention CVR prévoit plusieurs limites au lieu d'une seule.

En adoptant des limites dont le montant ne peut pas être déterminé avant le sinistre et qui, après le sinistre, peuvent se révéler illimitées, la Convention CVR est devenue non assurable.

Il en résulte également un double inconvénient pour les victimes.

Tout d'abord, parce que le versement des dommages-intérêts est retardé par la recherche de la limite applicable. Ensuite, parce que le transporteur peut être sous-assuré, ce qui est notamment le cas des transporteurs en provenance de pays à revenu modeste.

19. Selon l'IRU la limite de 250 000 francs (83 000 DTS) par victime devrait être la seule limite mentionnée par la Convention CVR.

⁷ "Le montant total des dommages-intérêts à payer par le transporteur pour un même événement ne peut dépasser 250 000 francs (83 333 DTS selon le Protocole du 5 juillet 1978 à la Convention CVR) par victime. Cependant, tout État contractant peut fixer une limite plus élevée ou ne pas fixer de limite. Lorsque le transporteur a son établissement principal dans un tel État ou dans un État non contractant dont la loi prévoit une limite supérieure ou ne prévoit pas de limite, la loi de cet État, à l'exclusion des règles relatives au conflit de lois, s'applique pour la détermination de ce montant."

Le paragraphe 1 de l'article 13 pourrait se lire alors comme suit :

"Le montant total des dommages-intérêts à payer par le transporteur pour un même événement ne peut aucunement dépasser 250 000 francs par victime (83 333 DTS selon le Protocole du 5 juillet 1978 à la Convention CVR)."

20. La limite de 83 000 DTS situe la responsabilité du transporteur par autocar à un niveau raisonnable, plus élevé que celui fixé par toute autre convention relative au transport de voyageurs et actuellement en vigueur.

Il convient de rappeler que :

- La Convention de Varsovie (selon la version de La Haye) adopte, pour le transport aérien de voyageurs, la limite de 16 600 DTS par victime. Cette limite est appliquée par tous les pays européens;
- La Convention d'Athènes adopte, pour le transport maritime de voyageurs, la limite de 46 666 DTS par victime;
- La Convention COTIF (Règles CIV) adopte, pour le transport ferroviaire de voyageurs, la limite de 70 000 DTS.

Article 14, paragraphes 1 et 2⁸

21. La rédaction actuelle est maladroite. La rédaction suivante paraît plus claire :

"1. ... Pour les autres bagages, notamment les bagages à main et effets personnels des voyageurs, le transporteur en répond :

- Lorsqu'il a causé leur perte ou leur avarie.
Il lui incombe le fardeau de la preuve qu'il n'a pas causé la perte ou l'avarie des autres bagages :
- Lorsque la garde lui en a été confiée;
- En cas de vol et de disparition résultant d'un accident."

⁸ "1. (...) Pour les autres bagages, le transporteur en répond pendant leur présence dans le véhicule mais en cas de vol ou de disparition qui n'a pas eu lieu à l'occasion d'un accident, seulement en tant qu'ils étaient placés sous sa garde. Sont assimilés à ces autres bagages les effets et les objets que le voyageur a sur lui ou avec lui.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte ou l'avarie résulte d'un vice propre des bagages, d'un risque spécial inhérent à leur nature périssable ou dangereuse, ou a eu pour cause des circonstances qu'un transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier."

22. Dans sa rédaction actuelle, le paragraphe 2 constitue, en effet, une autorisation indirecte de transporter les bagages dont la nature est "dangereuse". Le transporteur est seulement exonéré de sa responsabilité, mais il ne peut pas s'opposer au transport de tels bagages.

23. Selon l'IRU, il convient d'amender le paragraphe en question en supprimant toute référence à la nature "dangereuse" des bagages. Ce paragraphe pourrait se lire alors comme suit :

"Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte ou l'avarie résulte d'un vice propre des bagages, d'un risque spécial inhérent à leur nature [...], ou a eu pour cause des circonstances qu'un transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier."

Article 17, paragraphes 2 et 3⁹

24. Même si l'idée de ce paragraphe paraît juste, sa rédaction peut conduire à soutenir que la faute exclusive d'un tiers ne libère pas le transporteur. Une telle extension de la responsabilité du transporteur contredirait les dispositions de l'article 11, paragraphe 2, selon lesquelles le transporteur est déchargé de sa responsabilité en cas de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter, en dépit de la diligence requise d'après les particularités d'espèce, et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Ces circonstances peuvent avoir, on le sait, comme origine les actes ou omissions des tiers.

25. Afin de concilier les dispositions de l'article 11, paragraphe 2 et celles de l'article 17, paragraphe 2, il convient de rédiger ce dernier paragraphe comme suit :

"Le transporteur est déchargé de sa responsabilité si le dommage est dû exclusivement au comportement d'un tiers que le transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences duquel il ne pouvait pas obvier. Lorsque le transporteur est responsable du dommage, mais qu'un tiers y a contribué par ses actes ou par ses omissions, le transporteur répond pour tout, **dans les limites prévues par la présente Convention,** sous réserve des recours qu'il pourrait exercer contre le tiers."¹⁰

⁹ "2. Lorsque le transporteur est responsable du dommage, mais qu'un tiers y a contribué par ses actes ou par ses omissions, le transporteur répond pour le tout, sous réserve des recours qu'il pourrait exercer contre le tiers."

¹⁰ Cette rédaction s'inspire largement de celle qui a été adoptée par les Règles CIV de la Convention COTIF.

Article 18, paragraphes 2 et 3¹¹

26. Le texte actuel de cet article assimile la faute lourde au dol, ce qui est une immixtion dans le droit national.

27. Il est proposé de récrire l'article 18 conformément à l'article 29 de la Convention CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route du 19 mai 1956). Il pourrait se lire alors :

"Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent en tout ou en partie sa responsabilité ou qui limitent les indemnités dues, si le dommage résulte de son dol ou d'une faute lourde qui est imputable au transporteur ou aux personnes dont il répond aux termes de l'article 4 **et qui, d'après la loi applicable au contrat de transport, est considérée comme équivalente au dol.**"

28. L'utilité de la deuxième phrase du paragraphe 2 n'apparaît pas dès lors que la même idée est déjà contenue dans la première. Par conséquent, l'IRU propose de biffer cette phrase.

29. De même, l'idée exprimée dans le paragraphe 3 étant déjà contenue dans le paragraphe 1 du même article, il est proposé de biffer ce paragraphe.

Article 20, paragraphes 1 et 2¹²

30. La réclamation faite "oralement" ne permet pas au voyageur de disposer de la preuve que ladite réclamation a été effectuée.

¹¹ "2. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent en tout ou en partie sa responsabilité ou qui limitent les indemnités dues, si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au transporteur ou aux personnes dont il répond aux termes de l'article 4. Il en est de même pour une personne dont le transporteur répond aux termes de l'article 4, lorsque la responsabilité de cette personne est mise en cause et que le dommage résulte de son dol ou d'une faute lourde commise par elle.

3. Sous réserve de l'application du paragraphe précédent, le total des indemnités dues par le transporteur et par les personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 4 ne peut pas dépasser les montants prévus aux sections précédentes du présent chapitre."

¹² "1. La réception des bagages par le voyageur sans réclamation fait présumer, sauf preuve contraire, qu'ils ont été reçus complets et en bon état. La réclamation doit être adressée au transporteur soit oralement, soit par écrit, dans les sept jours consécutifs qui suivent la réception effective des bagages par le réclamant (...).

2. Le voyageur est déchargé des obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe 1 du présent article si la perte ou l'état des bagages a été constaté contradictoirement."

31. Dans l'intérêt propre des voyageurs, il est proposé de biffer le terme "oralement". La deuxième phrase de ce paragraphe pourrait alors se lire comme suit :

"La réclamation doit être adressée au transporteur [...] par écrit dans les sept jours consécutifs qui suivent la réception effective des bagages par le réclamant."

32. Le terme "contradictoirement" figurant dans la version française du paragraphe 2 est spécifique au langage juridique. Il est peu connu des transporteurs et des voyageurs. En outre, il ne recouvre pas le même sens dans le langage juridique et dans le langage courant, ce qui est, dans le cadre de l'article 30, paragraphe 1, de la Convention CMR où le même terme apparaît également dans la version française, à l'origine de confusion.

Parfois, notamment en raison des traductions officielles hésitant entre la signification juridique et celle courante, la jurisprudence relative à l'article 30, paragraphe 1, de la Convention CMR donne des interprétations divergentes.

33. Étant donné que dans la version anglaise et dans la version russe, la même partie de la phrase du paragraphe 2 se lit respectivement comme suit : "... la perte ou l'état des bagages a été dûment vérifié par le voyageur et le transporteur" et "... la perte ou l'état des bagages a été constaté en présence des parties", les trois versions, dont celle française, pourraient être harmonisées de la façon suivante :

"2. Le voyageur est déchargé des obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe 1 du présent article si la perte ou l'état des bagages **a été constaté en présence du voyageur et du transporteur.**"

Article 22, paragraphe 3, première phrase¹³

34. Les paragraphes 1 et 2 du même article introduisent les délais de prescription valables pour les actions des deux parties au contrat de transport.

Il n'est pas équitable que le paragraphe 3 ne règle la suspension que pour le voyageur. Cette suspension devra s'appliquer à n'importe quelle partie au contrat de transport.

35. Il est proposé donc de remplacer, dans la première phrase du paragraphe 3 de l'article 22, le mot "transporteur" par les mots "l'autre partie au contrat de transport". Enfin, il est bon de préciser que la restitution des seules pièces originales met fin à la suspension et non celle des copies de pièces. Cette phrase pourrait alors se lire comme suit :

"3. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où **l'autre partie au contrat de transport** repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces **originales** qui lui auraient été remises à l'appui de celle-ci."

¹³ "Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui lui auraient été remises à l'appui de celle-ci."

Article 32, paragraphe 1¹⁴

36. On ne trouve rien de semblable dans aucune des dispositions relatives à la responsabilité des transporteurs de voyageurs, qu'il s'agisse de la Convention de Varsovie en matière aérienne, des Règles CIV de la Convention COTIF en matière ferroviaire ou de la Convention d'Athènes en matière maritime.

37. Afin de rapprocher la Convention CVR des autres conventions internationales mentionnées tout en s'inspirant de ces dernières (art. 3 des Règles CIV, art. 22 de la Convention d'Athènes), les dispositions du paragraphe 2 de l'article 32 de la Convention CVR pourraient, tout au plus, être remplacées par celles-ci :

"Chaque État peut, au moment où il signe la Convention ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire l'ensemble des dispositions relatives à la responsabilité du transporteur en cas de mort, de blessures ou de toutes atteintes à l'intégrité physique ou mentale causées aux voyageurs, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet État."

¹⁴ "Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qu'elle se réserve le droit d'appliquer au lieu des articles 11 et 14 de la présente Convention, les dispositions pertinentes de toute Convention internationale relative à la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules automobiles, à laquelle elle est partie ou peut devenir partie, et qui seraient plus favorables aux voyageurs."

Annexe

Jacques PUTZEYS
Professeur émérite de
l'Université catholique
de Louvain (Belgique)

NOTE RELATIVE À LA MISE EN VIGUEUR DE LA CVR
ET À SA MODIFICATION PRÉALABLE

1. De la nécessité d'une CVR.

1.1 Alors que les autres modes de transport (rail, air et mer) sont depuis très longtemps régis par des conventions internationales, le transport routier de voyageurs (de même d'ailleurs que le transport par voie d'eau intérieure, peu significatif sur le plan international) attend depuis 1973 l'entrée en vigueur de la Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR), signée à Genève le 1er mars 1973 et amendée par le Protocole DTS du 5 juillet 1978.

1.2 La nécessité d'une convention internationale en la matière n'est guère à démontrer tant il est évident que depuis que le transport de voyageurs par route (en particulier à des fins touristiques), que ce soit en circuit fermé (autocars) ou à portes ouvertes (Eurolines) a pris un essor considérable. Il n'est pas opportun que ce transport repose sur des législations nationales disparates, voire sur des conditions générales contractuelles peu ou mal connues des voyageurs. Il y va tant de la protection des voyageurs que du maintien de la juste concurrence entre transporteurs.

1.3 Cette nécessité a été accentuée depuis que, au sein de l'Union européenne, une Directive 93/13/CEE, concernant les clauses abusives dans les contrats avec les consommateurs (JOL 95, 21 avril 1993) a, de manière certaine, invité les États à légiférer en la matière.

Il faut d'abord se rappeler que l'Union européenne est un marché intérieur, mais aussi une union d'États qui ont conservé leur souveraineté et par conséquent maintenu leurs frontières politiques. Alors que l'accès au marché du transport irrégulier de voyageurs par route a été libéralisé, il reste, sur le plan du droit privé, un transport international. Une législation à base conventionnelle s'impose donc pour couvrir les transports intracommunautaires.

Quant à la Directive, dont les États devaient assurer la mise en vigueur au plus tard le 31 décembre 1994, elle considère comme "abusive" une "clause d'un contrat n'ayant pas fait l'objet d'une négociation individuelle (...) lorsque, en dépit de l'exigence de bonne foi, elle crée au détriment du consommateur un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties découlant du contrat" (art. 3.1).

Tel est le cas, selon la Directive, des "conditions générales" rédigées "préalablement, de sorte que le consommateur n'a de ce fait pas pu avoir d'influence sur son contenu" (art. 3.2)

et qui ont "pour objet ou pour effet, (...) d'exclure ou de limiter la responsabilité légale du professionnel en cas de mort d'un consommateur ou de dommages corporels causés à celui-ci, résultant d'un acte ou d'une omission de ce professionnel" (annexe 1, 4).

La Directive 93/13/CEE a cependant exclu de son champ d'action "les clauses contractuelles qui reflètent des dispositions législatives ou réglementaires impératives ainsi que des dispositions ou des principes des conventions internationales, dont les États membres de la Communauté sont parties, notamment dans le domaine des transports" (art. 1, 2), parce que, à priori, pareilles dispositions "sont censées ne pas contenir de clauses abusives" (13ème considérant).

1.4 En conclusion, une convention internationale, dès lors applicable même aux transports dans le "marché intérieur" de l'UE est indispensable, d'abord pour assurer un droit uniforme applicable à une même activité et ensuite pour permettre aux transporteurs de prévoir des conditions limitatives de responsabilité analogues à celles en vigueur dans les autres modes de transport.

2. La CVR

2.1 La CVR a été signée à Genève, le 1er mars 1973, par deux États. Elle n'était jamais entrée en vigueur faute de recueillir les cinq instruments de ratification ou d'adhésion requis (art. 25.2), jusqu'au jour où, par l'effet de la dissociation de l'ex-Yougoslavie et de l'ex-Tchécoslovaquie, ce nombre de ratifications a été acquis à partir du 12 avril 1994¹.

2.2 En vertu de l'article 3.4.1, trois ans après l'entrée en vigueur (soit à partir du 13 avril 1997), toute partie contractante pourra en demander la révision ou l'amendement.

2.3 La CVR a un caractère impératif : "Est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait à ses dispositions" (art. 23.1).

2.4 Le rattachement à la CVR se contente d'un seul point : "le point de départ ou le point de destination, ou l'un et l'autre de ces points. (...) situés sur le territoire d'un État contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties".

Un seul point de rattachement suffisant (dans le même sens, la CMR), il en résulte que la CVR est obligatoirement applicable en vertu des principes du droit international privé, dès lors que le contrat de transport de voyageurs a été conclu en vue de la réalisation d'un transport à partir ou à destination d'un État contractant.

¹ La CVR a été signée par la République fédérale d'Allemagne (1er mars 1974; le 1er novembre 1978 pour le Protocole) et le Luxembourg (4 juillet 1973), mais ces deux États ne l'ont pas ratifiée. La Tchécoslovaquie a ratifié la CVR le 26 janvier 1976 et la Yougoslavie le 1er avril 1976. Ont succédé à ces États : la Slovaquie le 28 mai 1993 et la République tchèque le 2 juin 1993; la Bosnie-Herzégovine le 12 janvier 1994 et la Croatie le 3 août 1992. La Lettonie a ratifié la CVR et le Protocole le 14 janvier 1994.

Ainsi, sur le réseau Eurolines, le voyageur Francfort–Prague sera, en cas d'accident sur le territoire allemand, traité différemment du voyageur Bruxelles–Munich, puisque la République tchèque est seule partie contractante.

Par contre, tous les voyageurs-touristes, quelle que soit leur nationalité, de Londres à Prague, seront traités de la même façon, mais sous le bénéfice d'une CVR, ignorée par leur droit interne et néanmoins applicable par leurs tribunaux.

On ne fait qu'allusion aux difficultés et distensions en cas de transport combiné, par exemple en cas de transport trans-Manche, par chemin de fer ou navire (art. 3).

2.5 Le principe de la responsabilité s'inscrit dans ce qui est généralement reçu : présomption de responsabilité (art. 11.1) sauf si "l'accident a eu pour cause des circonstances qu'un transporteur, en dépit de la diligence requise d'après les particularités de l'espèce, ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier" (art. 11.2), c'est-à-dire la "force majeure" au sens large, la faute du voyageur ou sa conduite anormale (art. 17.1).

2.6 La réparation des dommages aux personnes est réglée de manière quelque peu complexe (art. 12 et 13).

a) "La juridiction saisie détermine, conformément à la législation du lieu où se trouve son siège, y compris les règles relatives au conflit de lois, l'importance du préjudice donnant lieu à indemnisation en raison de la mort, des blessures ou de toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale causées aux voyageurs ainsi que les personnes ayant droit à l'indemnisation."

La loi du for s'applique ainsi, non seulement à la compétence et à la procédure, mais aussi au fond, mais sous réserve des règles relatives au conflit de lois (DIP) qui peuvent renvoyer à la loi du contrat (CVR).

b) Néanmoins, "le montant total des dommages-intérêts à payer par le transporteur, pour un même événement" et *per capita*, ne pourrait dépasser 250 000 FOG, soit 83 333 DTS depuis le Protocole de 1978.

c) Tout État contractant peut fixer une limite plus élevée ou ne pas fixer de limite. Le contrat de transport peut fixer une limite supérieure.

d) "Lorsque le transporteur a son établissement principal dans un tel État (contractant ayant fixé une limite supérieure à 83 333 DTS ou n'ayant pas fixé de limite), la loi de cet État" (contractant ou non contractant), "à l'exclusion des règles relatives au conflit de lois, s'applique pour la détermination de ce montant" (art. 13.1).

On essaie de démêler la confusion par quelques exemples :

- La loi belge de 1891 (État non contractant) ne connaît aucune limite; un transporteur belge assure la liaison Bruxelles-Prague; un accident se produit en Allemagne : aucune limitation de dédommagement;

- La loi néerlandaise (État non contractant) connaît une limite de 300 000 NLG, soit (au 3 juillet 1995) 123 448 DTS; c'est cette limite qui s'imposera;
- La loi allemande a fixé la limite de 40 000 DEM, soit 18 434 DTS; la limite est donc portée à 83 333 DTS, même pour un transporteur allemand, mais uniquement pour les voyageurs Francfort-Prague, pas pour ceux descendant à Munich;
- La loi autrichienne fixe la limite à 2 millions ATS, soit 131 031 DTS; c'est cette limite qui s'appliquera.

Ces quelques exemples montrent bien l'extrême complexité des situations et la totale incertitude du voyageur quant au sort réservé à son éventuel dédommagement, en ne se plaçant d'ailleurs que sous l'angle de l'application matérielle de la CVR (et sous réserve des accords, infra).

2.7 La CVR règle aussi le sort des bagages accompagnés ou non (art. 8 à 10), ainsi que celui des objets "que le voyageur a sur lui ou avec lui" (art. 14.1). Le transporteur peut exciper de causes d'exonération.

Une limite de responsabilité est fixée à 500 FOG (167 DTS) par bagage et à 2 000 FOG (667 DTS) par voyageur (334 DTS pour les objets personnels). Des limites plus élevées peuvent être convenues.

2.8 Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de ces limitations "si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde" (la conjonction OU étant cumulative et pas alternative; *contra* : CMR).

2.9 Le délai de réclamation est de sept jours et le délai de prescription de trois ans, en cas de dommage aux personnes; les autres actions se prescrivent par un an.

3. Les distorsions de concurrence

3.1 Alors que la politique de l'UE est axée sur le maintien d'un équilibre entre les concurrents, et notamment entre modes de transport, on constate que les conditions imposées aux transporteurs de voyageurs par les conventions internationales et les législations nationales sont à ce point disparates qu'elles influencent nécessairement la concurrence entre eux.

Il est en effet certain que, notamment, la limite de réparation influence directement le montant de l'assurance que le transporteur doit souscrire, donc son prix de revient (et si ce prix de l'assurance ne peut pas être répercuté dans le prix de transport, c'est la sécurité des voyageurs qui est en cause).

Les tableaux annexes sont significatifs : selon que le voyageur emprunte l'un ou l'autre mode de transport, il "risque" de voir l'indemnité revenant à ses ayants droit limitée de 8 300 à 175 000 DTS, voire de ne subir aucune limite (mais les CIV 1961 et 1970 ne sont plus appliquées).

Encore doit-il, en outre, compter sur une éventuelle loi nationale plus favorable (rail), à moins qu'il ne soit prudent et convienne avec le transporteur d'un "intérêt spécial" (cette

hypothèse ne se réalise que rarement; le voyageur avisé conclut une assurance-accident complémentaire).

3.2 La situation sur le plan du droit international est encore compliquée par l'existence d'accords régionaux.

3.2.1 Le 5 décembre 1970, a été signé à Berlin un accord relatif aux conditions générales d'exécution des transports internationaux de voyageurs par autocar. Lors de sa ratification de la CVR, la Tchécoslovaquie a formulé la réserve prévue à l'article 31 de cet accord.

3.2.2 La directive 90/314/CEE du 13 juin 1990 (JOL 158, 23 juin 1990) concerne les voyages, vacances et circuits à forfait. Elle s'applique aux autocaristes organisant les transports avec hébergement.

Cette directive renvoie à la législation nationale qui devra veiller à rendre l'organisateur responsable. Cependant, "en ce qui concerne les dommages résultant de l'inexécution ou de la mauvaise exécution des prestations faisant l'objet du forfait, les États membres peuvent admettre que le dédommagement soit limité conformément aux conventions internationales qui régissent ces prestations".

Le 19ème considérant de cette directive fait ainsi mention des conventions internationales de Varsovie 1929, CIV 1961 (SIC), PAL 1974, de Paris 1962 (Hôtellerie).

Il eût été possible de renvoyer à la CCV 1970, relative au contrat de voyages (23 avril 1970), qui limite l'indemnité pour dommage corporel à charge de l'organisateur de voyages à 50 000 FOG, soit 16 666 DTS².

3.3 Dans plusieurs pays, des conditions générales de transport pour les services collectifs non réguliers (les services réguliers sont concédés et leurs conditions fixées réglementairement par les pouvoirs publics) sont applicables.

Ces conditions peuvent limiter l'obligation de réparer tous les dommages corporels causés aux voyageurs, les dommages matériels (bagages en soute) et le préjudice pour retard.

En effet, dans les États soumis à la règle de l'autonomie des conventions, il n'est pas contraire à l'ordre public de limiter conventionnellement l'obligation de réparer un dommage causé par sa faute (non intentionnelle ou doléuse). Encore faut-il que la Convention ait été librement négociée et consentie et que l'équilibre des prestations soit assuré.

² La Belgique était un des rares pays à avoir ratifié la CCV; elle l'a dénoncée et remplacée par une loi du 16 février 1994, par laquelle elle met sa législation en conformité avec la Directive 90/314. "L'organisateur de voyages ne peut exclure ni limiter sa responsabilité pour les dommages causés par la mort ou les blessures du voyageur" (art. 19, applicable à l'intermédiaire de voyages, art. 28).

4. Les solutions envisageables

4.1 La première solution qui vient à l'esprit est celle de la ratification généralisée de la CVR par adhésion notamment, mais pas exclusivement, de l'Union européenne et ratification par les États membres.

Quelles que soient les imperfections de la CVR, son application généralisée présenterait l'avantage considérable d'une unification du droit privé (encore faudrait-il faire un sort à l'Accord de Berlin de 1970, dont la coexistence avec la CVR entraîne des conflits de lois).

4.2 La CVR délaissant aux États le droit de "fixer une limite plus élevée ou de ne pas fixer de limite", l'UE pourrait, par voie de règlement, décider que s'appliquera la limite de la CVR, puisque celle-ci est déjà supérieure à celle dont se sont dotés les chemins de fer en 1980 (70 000 DTS).

En outre, il pourrait être envisagé que le règlement CEE fixe de manière impérative d'autres conditions générales uniformes.

4.3 En outre, de concert avec d'autres pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, et notamment les pays ayant déjà adhéré à la Convention CVR, les États membres de l'UE pourraient prendre part à la procédure de révision de sorte qu'une réponse uniforme soit donnée à d'autres problèmes.

TABLEAU RÉCAPITULATIF (en DTS*)

Route	CVR 1973	83 333	(1) (2)
Rail	CIV 1961 CA/CIV 1966 CIV 1970 COTIF/CIV 1980	pas de limite 66 666 pas de limite 70 000	(n'est plus applicable) (1) (3) (n'est plus applicable) (1) (3)
Air	Varsovie 1929 La Haye 1955 Guatemala 1971	8 300 16 600 100 000	(2) (2) (2) (non entrée en vigueur)
Mer	Bruxelles 1961 PAL 1974 PAL Prot 1990	16 666 46 666 175 000	(1) (2) (1) (non entrée en vigueur)
Navigation intérieure	CVN 1976	66 666	(1) (3)
Intermodale	CCV 1970	16 666	(1)

* Parfois il s'agit d'une conversion des FOG ou FOP en DTS par des protocoles; parfois la conversion est faite sur la base : 3 FOG = 15 FOP = 1 DTS

- (1) Possibilité d'une loi nationale plus favorable au voyageur.
- (2) Possibilité de limite conventionnelle plus élevée.
- (3) Limite, même si le droit national prévoit une limite inférieure.

TABLEAU COMPARATIF

Air : Varsovie	8300	
Air : La Haye 1955	16 600	
Mer : Bruxelles 1961	16 666	
Intermodale CCV 1970	16 666	n'est plus applicable
Mer : Pal 1974	46 666	
Rail : CACIV 1966	66 666	
Navigation intérieure : CVN 1976	66 666	
Rail : COTIF 1980	70 000	
Route : CVR 1973	83 333	
Air : Guatemala 1971	100 000	non entrée en vigueur
Mer : Pal-Prot 1990	175 000	non entrée en vigueur
Rail : CIV 1961	pas de limite	n'est plus applicable
CIV 1970	pas de limite	n'est plus applicable
