



Rapport explicatif de la Convention européenne sur la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules automoteurs

Strasbourg, 14.V.1973

I. La Convention européenne sur la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules automoteurs, élaborée au sein du Conseil de l'Europe par un comité d'experts gouvernementaux sous l'autorité du Comité européen de Coopération juridique (C.C.J.), a été ouverte à la signature des États membres du Conseil le 14 mai 1973.

II. Le texte du rapport explicatif préparé par le comité d'experts et adressé au Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, tel qu'amendé et complété par le C.C.J., ne constitue pas un instrument d'interprétation authentique du texte de la Convention bien qu'il puisse être susceptible de faciliter l'application des dispositions qui y sont contenues.

III. Sont également reproduits ici les textes des Résolutions (73) 8 et 73 (18) adoptées par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe respectivement le 22 mars et le 13 avril 1973 sur proposition du C.C.J. Ces résolutions concernent, d'une part, l'assurance obligatoire de la responsabilité établie par la Convention européenne et, d'autre part, la position des étrangers à l'égard des fonds de garantie.

Introduction

1. La circulation routière cause un grand nombre d'accidents et il est à craindre que ceux-ci ne cessent d'augmenter. Ce fait et les circonstances dans lesquelles les accidents se produisent amènent à se demander si les systèmes de responsabilité en vigueur répondent à la nouvelle situation ou continueront à y répondre.

Par ailleurs, l'automobile, qui est désormais devenue l'un des principaux moyens de transport de pays à pays, est soumise à des régimes juridiques de responsabilité qui varient d'une frontière à l'autre.

De là l'utilité d'une double action visant, d'une part à améliorer le sort des victimes et à faciliter les règlements de leurs dommages, d'autre part à unifier les droits des différents États en ce qui concerne la responsabilité civile des automobilistes.

2. En 1965, la délégation irlandaise au Comité européen de Coopération juridique (C.C.J.) a soulevé devant ce comité la question de savoir s'il ne serait pas opportun de renoncer au principe de la " faute " en relation avec l'indemnisation des dommages causés par des véhicules à moteur. Lors de la IV., Conférence des Ministres européens de la Justice, tenue du 25 au 27 mai 1966 à Berlin, la délégation irlandaise a fait un bref exposé sur le problème en question.

3. Sur proposition du C.C.J., la question de la responsabilité civile des automobilistes a été inscrite au Programme de travail intergouvernemental du Conseil de l'Europe de 1966-1967 et un comité d'experts a été créé pour l'étudier. Le comité d'experts a été ensuite autorisé à élaborer des textes de caractère juridique.

La Finlande, l'Espagne, la Conférence de La Haye de droit international privé, l'Institut international pour l'unification du droit privé, la Commission des Communautés européennes ont envoyé des observateurs aux réunions du comité. Le Comité européen des Assurances et l'Organisation mondiale du Tourisme et de l'Automobile ont également participé aux travaux du comité.

4. Au début de ses travaux, le comité d'experts a procédé à une étude comparative des droits des États membres en matière de responsabilité civile des automobilistes. Il a ainsi constaté que les droits de ces États peuvent, dans leurs grandes lignes, être répartis en deux groupes:

(a) les droits fondés sur la " faute " que la charge de la preuve pèse sur la victime (système classique de la faute) ou sur le défendeur qui doit prouver, pour s'exonérer, qu'il n'a pas commis de faute (système de présomption de faute);

(b) les droits qui connaissent la responsabilité sans faute, dans lesquels, pour établir la responsabilité, il suffit de constater le lien de causalité entre le véhicule et les dommages (système de présomption de responsabilité, système de responsabilité objective, etc.). Ce groupe se subdivise en différents systèmes selon les moyens d'exonération reconnus au défendeur (force majeure, intervention d'un tiers, faute de la victime).

Dans ce contexte, le comité a étudié entre autres solutions celles préconisées par le Professeur Tunc (La sécurité routière, Paris, Librairie Dallos, 1966), qui tend à remplacer la responsabilité civile par une sorte d'assurance dommages, souscrite par le propriétaire du véhicule. Dans ce système, la victime de l'accident (qu'elle soit le conducteur du véhicule ou toute personne autre que le conducteur) obtiendra directement de l'assurance la réparation de ses dommages corporels, quelle que soit la cause de l'accident (sauf dans le cas du conducteur et de la victime qui auront volontairement causé le dommage); les dommages matériels subis par les personnes extérieures au véhicule seront également réparés selon ce principe.

Une étude comparative sur les différents systèmes de responsabilité a été accomplie par le Professeur Stark, membre de la délégation suisse, et est annexée au présent rapport.

5. A la lumière de cette étude comparative, le comité a examiné l'opportunité d'abandonner le principe de la faute en relation avec l'indemnisation des dommages causés par des véhicules à moteur.

Les arguments suivants ont été exposés en faveur du maintien du principe de la faute: la considération que le régime fondé sur la faute, avec certains correctifs, répond aux conceptions morales les plus répandues et que le maintien de ce régime joue un rôle important en matière de prévention à laquelle les autorités publiques comme les assureurs attachent tant d'importance; la possibilité de faire face aux nouveaux problèmes de la circulation sans devoir recourir à des solutions extrêmes telles que l'élimination de la notion de faute; la difficulté qu'il y aurait à justifier une telle réforme dans le domaine de la circulation automobile alors que le principe de la faute demeurerait dans d'autres secteurs du droit tout aussi importants; la considération que le système fondé sur la faute peut fonctionner sans provoquer un nombre excessif de litiges étant donné qu'il est bien connu et qu'il n'est pas difficile à appliquer.

A l'encontre de ces arguments et en faveur de l'abandon du principe de la faute et l'adoption d'un système de responsabilité objective, de nombreuses considérations ont été développées: la contradiction entre la situation de droit et la situation de fait dans beaucoup de pays qui amène les tribunaux à dénaturer la notion de faute pour mieux indemniser les victimes d'un accident; l'argument selon lequel les considérations juridiques, morales et sociales, qui étaient à la base du principe de la " faute ", ne sont plus aujourd'hui justifiées en matière de circulation automobile; la généralisation de l'assurance qui a atténué les conséquences de la responsabilité objective; le grand risque créé par le volume considérable

de la circulation routière; la disproportion qui peut exister entre le degré de la faute et le dommage qu'une personne en faute peut avoir à supporter; le fait que dans un système fondé sur la faute la victime d'un accident peut être privée d'indemnisation parce que la faute de la personne ayant causé le dommage ne peut pas être prouvée; la considération qu'un système fondé sur la faute a beaucoup perdu de son caractère de prévention en raison notamment de la généralisation de l'assurance et qu'un système de responsabilité objective peut jouer un rôle préventif aussi important (il a été même soutenu que le régime de responsabilité ne joue aucun rôle préventif); le coût et les lenteurs des procédures, plus ressentis dans un système fondé sur la faute.

6. Le comité n'a pas voulu prendre parti a priori, mais a décidé d'étudier les problèmes posés par la responsabilité civile des automobilistes en ayant comme objectifs l'amélioration de la situation des victimes des accidents de la route et l'adoption d'un système qui serait susceptible d'être accepté par le plus grand nombre d'États.

Ayant en vue ces objectifs, le comité a élaboré une convention fondée sur le principe du « risque ».

Le comité, eu égard à l'état actuel de l'évolution des droits en Europe en cette matière, a estimé que le système établi par la Convention était préférable à celui préconisé par le Professeur Tunc qui présente des aspects difficilement acceptables par certains pays. Le principe du risque adopté par la Convention marque un progrès appréciable pour la victime puisque, en facilitant l'identification des responsables, il assure une meilleure protection des victimes qu'un système fondé sur la faute et, en prenant en considération le « risque créé par le véhicule », il permet dans la plupart des cas une certaine réparation du préjudice (voir paragraphes 22, 32 et 33 ci-après).

7. Indépendamment du choix à opérer entre les divers fondements possibles d'un régime de responsabilité civile, le comité en développant les considérations ci-dessus exposées, a tenu à souligner l'intérêt d'une politique de prévention en matière de circulation routière tout en sachant que les problèmes posés par sa mise en œuvre dépassaient le cadre strict du domaine juridique, encore que le droit de la réparation des accidents puisse avoir un effet certain quant à cette prévention.

Il a semblé à certaines délégations qu'il était nécessaire de maintenir, voire d'accroître un sentiment de responsabilité personnelle chez le détenteur ou le conducteur. Il leur est ainsi apparu que pourraient être envisagées soit de nouvelles mesures répressives, notamment dans le domaine de la conduite en état d'ivresse, soit des mesures administratives réglementant plus utilement la délivrance des permis de conduire ou fixant des normes de sécurité convenables pour les véhicules en circulation.

Par ailleurs, il a été fait valoir que les primes d'assurances pourraient être majorées ou diminuées selon que le véhicule assuré aura causé ou non des accidents, une telle variation reflétant une juste répartition de la charge globale des sinistres.

8. Le comité n'a pas traité dans la Convention de l'assurance. Il a toutefois estimé qu'il serait utile que la responsabilité prévue par la Convention soit, dans la mesure du possible, couverte par l'assurance obligatoire. Il a par conséquent proposé l'adoption d'une recommandation à cet effet.

Cette recommandation invite les États à prendre les mesures nécessaires afin que la responsabilité, telle qu'elle résulte de la Convention, soit couverte par l'assurance obligatoire dans une mesure répondant au moins aux exigences de la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs de 1959. Le comité a toutefois été conscient du fait que la Convention de 1959 ne couvre pas tous les aspects de la responsabilité. Par exemple, la responsabilité à l'égard des membres de la famille, pour laquelle l'assurance n'est pas obligatoire en vertu de la Convention de 1959, est prévue par la présente Convention.

Le coût économique de la réforme proposée par la Convention est difficile à établir. En tout état de cause, l'acceptation des conséquences économiques de cette réforme est un acte essentiellement politique qui relève des États.

9. Aucune disposition de la présente Convention ne vise à modifier les règles relatives aux conflits de lois. Tout tribunal d'un État Contractant appelé à statuer sur un point concernant la responsabilité pour dommages causés par un véhicule automobile et impliquant un élément étranger restera compétent pour décider, selon son droit international privé, du droit national applicable. Ce problème est traité dans la « Convention sur la loi applicable en matière d'accident de la circulation routière » établie par la Conférence de La Haye de droit international privé.

Commentaires sur les dispositions de la Convention

Article 1

10. L'article 1 fixe les obligations des États Contractants.

Les États Contractants s'engagent à rendre leur droit national conforme aux dispositions de la Convention. Chaque État sera libre de décider sous quelle forme ce résultat sera obtenu. Aucune mesure normative ne sera nécessaire dans le cas où le droit national d'un État satisfait déjà aux dispositions de la Convention.

11. Le paragraphe 2 impose aux États l'obligation de communiquer au Secrétaire Général du Conseil de l'Europe tout texte adopté en vue de l'application de la Convention. Dans le cas où aucune mesure législative ne devait être prise, soit que le droit national (loi ou jurisprudence) corresponde déjà aux dispositions de la Convention, soit qu'il soit conforme aux dispositions facultatives de la Convention choisies par l'État, cet État devra communiquer un exposé indiquant le contenu de son droit en cette matière.

Article 2

12. Cet article détermine le champ d'application de la Convention, sous réserve des dispositions des articles 10 et 11.

13. La responsabilité résultant de la Convention est soumise à deux conditions: les dommages doivent être « causés par un véhicule », ce qui suppose un lien de causalité entre les dommages et le véhicule (voir article 4), et ils doivent résulter d'un accident « lié à la circulation », expression qui a été reprise de la Convention de La Haye sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière.

Cet article ne définit pas ces deux expressions, le comité ayant décidé que leur interprétation doit être laissée aux tribunaux. Toutefois, le comité a estimé que les termes « lié à la circulation » ne doivent pas être interprétés dans un sens restrictif, par exemple comme impliquant que le véhicule doit en tous cas être en mouvement, mais doivent être interprétés dans un sens large.

Ainsi, que le véhicule soit utilisé ou non au moment de l'accident, celui-ci peut se rattacher à la circulation et être couvert par cet article. Tel sera le cas, par exemple, si un véhicule est arrêté le long de la route de telle manière qu'il provoque une collision ou si un véhicule sans conducteur se déplace de lui-même, d'un terrain privé sur une route, et cause des dommages. Tel peut être aussi le cas lorsque les dommages sont causés par le véhicule ou son équipement pendant le chargement ou le déchargement de marchandises ou de passagers, au commencement, pendant ou à la fin d'un transport. Autre exemple: les dommages causés à un piéton sur un trottoir par l'ouverture d'une portière d'un véhicule en stationnement.

Exemples de cas où la Convention ne serait pas normalement applicable: un accident survenu alors qu'un mécanicien répare un véhicule en stationnement devant son garage, mais hors de la chaussée; le cas où le moteur d'un véhicule en stationnement fonctionnant dans le seul but de chauffer ses occupants, ceux-ci sont intoxiqués par les gaz.

14. L'expression « terrain ouvert au public » dérive de la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. De l'avis du comité, un endroit est << ouvert au public » lorsque le public y a accès ou y circule en fait, lorsqu'il n'est pas réservé à des catégories déterminées de personnes et que des mesures pour contrôler leur entrée ne sont pas prises. Si un paiement est exigé, le lieu peut néanmoins être considéré comme ouvert au public à condition que celui-ci ait, en droit ou en fait, accès à ce terrain, par exemple l'accès à un pont ou à une route à péage. La même règle s'applique si, en contravention aux règlements de la circulation, un véhicule quitte la route et pénètre dans une zone réservée aux piétons, par exemple un parc public, un trottoir, etc.

L'expression " terrain ouvert au public " et la faculté qui la concerne ont été insérées dans l'article 2 afin de permettre aux États d'adapter la Convention à leur réglementation routière.

15. La mention a été en particulier faite des dommages causés par les véhicules automobiles prenant part à des activités telles que celles qui sont décrites, pour les courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse, à l'article 4 (2) de l'Annexe I de la Convention de Strasbourg relative à l'assurance obligatoire.

Un grand nombre des véhicules qui prennent part à ces manifestations n'ont pas été conçus pour être utilisés sur les voies publiques et la nature même de cette activité est contraire aux règles normales de la circulation auxquelles ces véhicules ne sont alors pas tenus de se conformer. Une distinction doit être faite entre les dommages causés par des véhicules à moteur participant à des courses ou concours sur des routes, pistes ou circuits fermés au public, à titre temporaire ou permanent, et les dommages causés par des véhicules participant à des courses qui se déroulent sur des voies qui sont ouvertes à la circulation publique. Dans le premier cas, si l'État Contractant a limité l'application aux voies ou aux terrains ouverts au public, la Convention ne s'applique pas alors qu'elle sera appliquée dans le deuxième cas.

Les dommages causés à des personnes se trouvant sur un terrain ouvert au public par des véhicules prenant part à ces manifestations, même si celles-ci se déroulent en circuit fermé, relèvent des dispositions de la Convention.

Dans ce contexte, il sera également important de déterminer dans chaque cas si l'accident est lié à la circulation et, dans les pays qui connaissent le concept, le degré d'acceptation des risques par la victime (voir paragraphe 1 (d) de l'article 12).

Article 3

16. Cet article contient les définitions des termes utilisés dans la Convention.

17. La définition contenue dans l'alinéa (a) du paragraphe 1 ("véhicule") s'inspire de l'article 1 des deux Conventions de Vienne des 7 et 8 novembre 1968 sur la circulation et sur la signalisation routières.

Les termes « véhicule » et " remorque " doivent naturellement s'interpréter comme recouvrant l'équipement et les accessoires.

L'alinéa (a) exclut les "véhicules à coussins d'air" et, implicitement, les avions. Toutefois, les États Contractants pourront, en vertu de l'article 13, appliquer la Convention à ces véhicules, par exemple lorsqu'ils "circulent sur le sol".

18. L'alinéa (b) du paragraphe 1 contient la définition du « détenteur » qui, d'après l'article 4, est la personne responsable des dommages causés par le véhicule.

Le comité a estimé opportun que la Convention indique la personne responsable et ne laisse pas entièrement à la législation nationale le soin de le faire. Ainsi sera garantie une certaine uniformité entre les différents États. En outre, il a semblé souhaitable de désigner une personne facilement identifiable. Les présomptions contenues dans la définition répondent à cette exigence. Le détenteur a été préféré à d'autres personnes en raison de son rapport très étroit avec le véhicule.

Selon la troisième phrase de l'alinéa, l'usager occasionnel est considéré être le détenteur s'il s'est procuré le véhicule illégalement. Le comité, en adoptant cette disposition, s'est toutefois rendu compte du fait que, dans la majorité des cas, il sera difficile aux victimes d'assigner directement la personne qui s'est procuré le véhicule illégalement. Les victimes cependant pourront, en vertu du droit national, assigner le détenteur originaire s'il est fautif ou bien obtenir une réparation du fonds de garantie.

Toutefois, la dernière phrase de l'alinéa confère aux États la faculté d'adapter la définition contenue dans la Convention aux particularités de leur système juridique. A ce sujet, une délégation a déclaré que selon son droit national, l'usager occasionnel du véhicule serait considéré, dans certaines circonstances, comme le détenteur même s'il ne s'est pas procuré le véhicule illégalement.

19. Le paragraphe 2 qui concerne les "dommages causés par un véhicule" complète la définition contenue dans l'alinéa (a).

La définition donnée au paragraphe 2 exclut du champ d'application de la Convention les accidents causés par la remorque dans d'autres circonstances, par exemple lorsqu'elle est déplacée à la main ou est garée à part, après avoir été délibérément détachée du véhicule. Le comité a estimé que les États qui désireraient appliquer la Convention à ces cas pourraient le faire en vertu de l'article 13.

Article 4

20. Cet article pose le principe général de la responsabilité civile des détenteurs des véhicules automobiles. Il s'agit d'une responsabilité sans faute. Le détenteur ne pourra se dégager en tout ou en partie de la responsabilité que dans les cas expressément prévus par la Convention.

Le paragraphe 2 a été inséré dans l'article 4 afin de sauvegarder la législation de certains États qui considèrent comme responsable l'assureur et non le détenteur du véhicule.

Article 5

21. Cet article concerne la participation de la personne lésée aux dommages. L'emploi de deux expressions "victime" et "personne pouvant prétendre à la réparation" a pour but de préciser qu'il ne faut pas prendre en considération uniquement la faute de la victime, mais également la faute de la personne qui demande l'indemnisation, par exemple à la suite du décès de la victime.

22. Le comité n'a pas estimé utile d'établir des critères précis pour évaluer l'incidence de la faute de la victime et a préféré laisser toute latitude au juge pour apprécier cette incidence compte tenu des circonstances de l'accident ainsi que décrites à l'article 9.

Il en résulte que le tribunal a également toute latitude pour apprécier dans quelle mesure il convient de tenir compte de fautes légères de la victime. Le fait que le tribunal tient compte des circonstances de l'accident, y compris des risques inhérents aux véhicules et l'évolution de la jurisprudence dans les divers pays fait espérer que l'article 5 sera interprété dans un sens favorable à la victime.

L'article 12, paragraphe 1 (d), traite de la question connexe de savoir si la victime qui s'est volontairement exposée à un risque exceptionnel peut prétendre à une indemnisation et, dans l'affirmative, dans quelle mesure.

23. Le paragraphe 2 rend applicable la disposition du paragraphe 1 aux circonstances autres que la faute, qui auraient rendu le détenteur responsable du dommage si celui-ci avait été subi par un tiers; il s'agit, par exemple, du cas où une personne ou un animal dont elle a la garde a contribué à causer un dommage.

Article 6

24. Cet article concerne le cas d'un accident où deux ou plusieurs véhicules sont impliqués et dans lequel les dommages sont causés par un ou plusieurs de ces véhicules à une personne autre que le détenteur d'un véhicule impliqué dans l'accident, c'est-à-dire un tiers. Chaque détenteur d'un véhicule qui a causé des dommages à un tiers est rendu responsable de tous les dommages subis par ce dernier.

25. Il est à noter qu'il est envisagé qu'un véhicule impliqué dans un accident causant des dommages à un tiers peut ne pas avoir causé de dommages à ce tiers. Dans ce cas, le détenteur du véhicule ne serait pas responsable vis-à-vis du tiers. Si le détenteur d'un véhicule impliqué dans un accident avait lui-même subi des dommages, il ne serait pas considéré comme un tiers au sens du présent article, même si son véhicule n'avait causé aucun dommage et la responsabilité des autres détenteurs vis-à-vis de lui serait régie par l'article 7.

26. Pour permettre une indemnisation des victimes aussi complète et rapide que possible, le comité a établi le principe de la responsabilité solidaire des détenteurs causant le dommage. Comme la victime est ainsi à même d'obtenir son indemnisation de n'importe lequel des détenteurs dont les véhicules ont causé des dommages, le risque d'insolvabilité ou de non-identification de l'un d'eux est réduit. Le paragraphe 2 de l'article contient une disposition régissant la répartition de la responsabilité entre les détenteurs qui sont solidairement responsables. On a évité l'expression *joint and several liability* (responsabilité solidaire) dans le texte anglais de manière à éviter l'application de certaines règles techniques qui sont associées avec cette expression dans les pays de *common law*.

27. La responsabilité solidaire prévue au paragraphe 2 doit être interprétée à la lumière des articles 8 et 10. Il s'ensuit que si la victime est un conducteur et si la législation nationale compétente adopte la disposition envisagée à l'article 10, paragraphe 2, le détenteur du véhicule intéressé sera exonéré. Il s'ensuit également que si un détenteur, autre que celui qui est exonéré du dommage par l'article 10, est assigné par la victime, il ne sera pas responsable d'après l'article 8 pour la partie des dommages qui est à la charge du détenteur exonéré indépendamment de l'article 10. Le paragraphe 2 doit être interprété à la lumière de l'article 9.

Article 7

28. Cet article traite des dommages subis par les détenteurs, particulièrement en cas de collisions.

29. Le comité n'a pas jugé utile de retenir la solidarité comme règle principale, mais a estimé que chaque détenteur impliqué dans un accident survenu entre plusieurs véhicules et responsable aux termes de l'article 4 doit répondre uniquement de la part du dommage qui lui incombe en vertu des dispositions relatives au partage de la responsabilité (article 9). Cette solution présente notamment l'avantage de limiter les actions de recours entre détenteurs.

30. La dernière phrase de l'article donne toutefois aux États Contractants la possibilité de prévoir une responsabilité solidaire. Cette phrase a été rédigée d'une façon assez souple ("peut... prévoir une responsabilité solidaire"), afin de permettre à la législation nationale de prévoir le système de solidarité qui lui semblera le plus opportun. Il permet en outre de prévoir une solidarité envers tous les détenteurs indistinctement ou seulement envers certains d'entre eux. En tout cas, les conséquences pratiques des deux systèmes (solidarité et responsabilité prorata) sont considérablement réduites à l'égard de la victime en raison de l'article 9.

Article 8

31. Cet article vise les cas où les dommages sont subis, à la suite d'un accident causé par plusieurs véhicules, par une personne qui n'a pas le droit, en vertu de la Convention, de réclamer une indemnisation à l'un des détenteurs de ces véhicules.

Les cas dans lesquels la victime n'a pas le droit de réclamer une indemnisation sont ceux prévus aux articles 10 (dommages au conducteur du véhicule ou aux choses transportées) et 12 (accidents du travail, acceptation d'un risque exceptionnel, etc.). En outre, un contrat est, en vertu de l'article 8, une cause d'exclusion du droit de réclamer une indemnisation à la condition que le droit national permette que ce contrat déroge à la responsabilité telle qu'elle résulte de la Convention.

Dans ce cas, les autres détenteurs ne doivent pas supporter l'indemnisation de cette personne pour la part des dommages dont ce détenteur est exonéré. Par exemple, le propriétaire de biens transportés sur un véhicule impliqué dans un accident avec un autre véhicule ne pourrait pas réclamer au détenteur de l'autre véhicule la part des dommages pour les dommages et les biens qui seraient normalement à la charge du détenteur du véhicule transporteur en l'absence de l'article 10.

Article 9

32. Le paragraphe 1 de cet article énumère les circonstances qui peuvent être prises en considération pour déterminer la contribution de chaque véhicule à l'accident dont il est fait état aux articles 6, 7, 8 et au paragraphe 3 de l'article 9. Il détermine les règles de répartition de l'indemnisation versée par le détenteur aux tiers et des dommages subis par les détenteurs. Les circonstances énumérées sont celles qui paraissent les plus importantes, mais elles ne sont toutefois données qu'à titre d'exemple.

Dans le droit de la plupart des États membres, cette répartition des responsabilités entre les véhicules impliqués dans un accident est actuellement fondée uniquement sur la faute. Le comité considère qu'à l'avenir, la faute devrait continuer à être un facteur très important. Toutefois, il y a lieu de prendre en considération d'autres circonstances: par exemple, le comportement anormal d'un véhicule dû à d'autres circonstances que la faute, telles que les défauts d'un véhicule, l'intervention d'un tiers, l'état de la route, etc.

33. Parmi les éléments mentionnés dans cet article figure également l'expression « risques inhérents au véhicule » qui, pour le droit de plusieurs États, constitue une notion nouvelle.

Cette notion existe déjà dans le droit de certains pays. Le droit suisse, par exemple – dans lequel elle ne résulte pas de la loi, mais est une création doctrinale et jurisprudentielle – considère que la mise en circulation d'un véhicule crée un « risque » dont le détenteur est responsable. Toutefois, le risque d'un véhicule ne doit pas être considéré uniquement par

rapport à un autre véhicule, mais aussi par rapport au véhicule lui-même; par exemple, si une motocyclette ne peut pas être dangereuse pour un camion, elle peut par contre être dangereuse pour le motocycliste; un car chargé de passagers crée non seulement un risque particulier pour les autres véhicules, mais également pour lui-même.

Dans la pratique suisse, le caractère dangereux d'un véhicule n'est pas fixé a priori, compte tenu de ses caractéristiques de construction (poids, vitesse, dimensions, etc.), mais est apprécié concrètement à l'occasion de chaque accident. Les caractéristiques du véhicule sont prises en considération lorsqu'elles ont une influence particulière ou décisive sur l'origine des dommages. La vulnérabilité particulière d'un motocycliste est considérée comme ayant une faible influence lorsqu'en roulant lentement, il est heurté par une voiture rapide; le poids ou la puissance d'un camion sont considérés comme n'entrant pas en ligne de compte si, dans le brouillard, une voiture de tourisme vient le heurter par derrière. En Suisse, il appartient au tribunal de découvrir, en partant des généralités pour aboutir au cas d'espèce, les éléments du risque (c'est-à-dire les particularités des véhicules qui ont une influence sur l'origine d'un dommage ou sur son ampleur) et de déterminer, en tenant compte de toutes les circonstances, le degré de risque qu'il faut imputer à chaque véhicule impliqué dans l'accident.

34. La disposition du paragraphe 2 traite du cas, probablement exceptionnel, où aucune des circonstances mentionnées au paragraphe 1 ne justifie un autre mode de répartition. Dans ce cas, la responsabilité doit être répartie également entre les détenteurs de véhicules ayant causé les dommages. La même règle a été adoptée en droit suisse (article 61 de la Loi du 19 décembre 1958). L'exemple suivant illustre l'application de cette règle: si cinq véhicules sont en cause, chaque détenteur doit payer une cinquième des dommages subis par les quatre autres détenteurs et reçoit donc, pour sa part, une somme correspondant aux quatre cinquièmes des dommages qu'il a lui-même subis.

Les dispositions de cet article n'empêchent évidemment en aucune façon les assureurs de continuer à mettre en pratique des règles plus simples de répartition de certains dommages entre plusieurs compagnies d'assurances.

35. Le paragraphe 3 concerne le cas particulier où la part de l'indemnisation à la charge d'un détenteur ne peut pas être recouvrée en tout ou en partie en raison du fait que l'un des détenteurs responsables n'est pas identifié ou, n'étant pas effectivement couvert par une assurance (du fait qu'il n'est pas assuré ou que l'assureur n'est pas solvable), est insolvable. Par « assureur », le comité entend l'assureur garantissant la responsabilité civile du détenteur en cause.

La phrase « en proportion de la contribution de leur véhicule au dommage » signifie que la part d'indemnité incombant au détenteur insolvable sera divisée entre les autres détenteurs en tenant compte de la proportion d'indemnité qu'ils devaient verser conformément au paragraphe 1. Par exemple, si trois véhicules ont participé au dommage, A pour 50 % B et C pour 25 % chacun, le détenteur B étant insolvable, sa part sera partagée entre les deux autres en raison de deux tiers pour A et d'un tiers pour C.

Toutefois, si un État a établi une limitation au montant de l'indemnisation (voir article 12, paragraphe 1 (a)), la disposition du paragraphe 3 ne doit pas être interprétée comme entraînant un dépassement de ces limites.

Article 10

36. Le paragraphe 1 a trait aux relations entre le détenteur du véhicule et le propriétaire du véhicule ou des biens transportés par celui-ci lorsque des dommages sont causés au véhicule lui-même ou aux biens transportés. Il n'exclut pas les prétentions du propriétaire contre les détenteurs d'autres véhicules. Il a pour effet d'exclure l'application de la Convention dans ces relations, sauf en ce qui concerne les effets personnels d'une personne transportée. En effet, le comité a estimé que le principe du risque, qui est à la base de la Convention, ne

devait pas jouer en ce qui concerne les dommages subis par le véhicule du détenteur – qui crée le risque – et pour les biens transportés par celui-ci, à l'exception des effets personnels.

Le comité a estimé que le paragraphe 1 s'applique également aux personnes et aux choses transportées dans la remorque.

37. En ce qui concerne le préjudice causé au conducteur du véhicule, le paragraphe 2 offre la possibilité aux législations nationales de prévoir une exception.

Certains experts ont estimé qu'aucune réparation ne devait être accordée au conducteur, qui est l'auteur du dommage, sinon on arriverait dans la pratique à transformer l'assurance responsabilité civile en assurance accidents. D'autres ont regretté l'insertion de cette disposition, même rendue facultative, étant donné qu'elle risque de porter préjudice aux chauffeurs professionnels dont la situation au regard des règles de responsabilité des automobilistes a fait l'objet des travaux d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation internationale du Travail.

Les membres de la famille du détenteur ne sont pas exclus du bénéfice de la Convention.

Article 11

38. Cet article contient les exceptions à l'application de la Convention, exceptions qui sont facultatives dans le paragraphe 2.

39. L'exception prévue au paragraphe 1 (a) a pour but d'exclure du champ d'application de la Convention les dommages causés par un véhicule qui, par exemple, étant immobilisé, est utilisé comme source d'énergie motrice pour une machine ou d'énergie pour l'éclairage d'une maison de campagne. Sont également exclues du champ d'application de la Convention certaines machines de travaux publics lorsqu'elles ne circulent pas, mais sont utilisées pour les travaux (par exemple bétonneuses montées sur camion).

40. Le paragraphe 1 (b) exclut tous les dommages nucléaires du champ d'application de la Convention. Une disposition analogue figure à l'article 8 de la Convention relative à l'unification de certaines règles concernant les collisions dans la navigation intérieure, signée à Genève le 15 mars 1960. La différence est que ladite Convention laisse à la loi ou aux tribunaux le soin de définir les dommages nucléaires. La principale raison d'exclure les dommages nucléaires est que ceux-ci constituent un risque très particulier et que, dans la plupart des pays, il serait très difficile de faire couvrir par les assurances normales de responsabilité des automobiles. En outre, la responsabilité en matière de dommages nucléaires est, dans la plupart des cas, régie par des conventions ou des lois spéciales qui mettent tous les dommages de ce genre à la charge exclusive de l'exploitant d'une installation nucléaire. Il faut éviter les possibilités de conflit avec les conventions et lois en question. En application des dispositions de l'article 13, les Parties Contractantes peuvent néanmoins étendre aux dommages nucléaires la protection prévue par la présente Convention.

41. L'exception prévue au paragraphe 1 (c) a été rédigée d'après l'article 9 de la Convention de Paris sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire.

42. Certains experts ont estimé que les exceptions prévues au paragraphe 1 (b) et (c) étaient superflues, étant donné que dans les cas envisagés par ces paragraphes le lien de causalité entre le véhicule et les dommages ferait défaut et que, par conséquent, la question serait réglée par l'article 4.

43. Le paragraphe 2 contient des exceptions de caractère facultatif.

Les cyclomoteurs sont mentionnés au paragraphe 2 non parce que le comité encourage l'exclusion, mais en raison du fait que, dans certains pays, ces véhicules n'étant pas immatriculés, il serait difficile de les soumettre à un régime de responsabilité sans faute.

Une autre catégorie de véhicules, qui ne sont pas mentionnés dans les exemples, sont les véhicules de jeux forains. Dans la plupart des cas, toutefois, les dommages causés par ces véhicules ne tombent pas sous le coup de la Convention étant donné que l'accident ne serait pas lié à la circulation.

Article 12

44. Le paragraphe 1 de cet article énumère les matières qui ne sont pas traitées par la Convention et dont un renvoi est fait au droit national. Toutefois, cette énumération ne doit pas être considérée comme exhaustive, le comité ayant mentionné certaines matières expressément, soit parce qu'elles avaient antérieurement fait l'objet d'un examen pour inclusion dans le projet de convention, soit parce qu'elles sont traitées dans d'autres conventions internationales en matière de responsabilité civile.

45. En ce qui concerne le paragraphe 1 (a), le comité a, en effet, estimé préférable de ne pas préciser dans la Convention la nature des dommages donnant lieu à réparation, compte tenu de la difficulté de réduire les divergences entre les législations nationales en ce qui concerne la détermination et la définition des éléments du dommage (éléments patrimoniaux, préjudice matériel et moral, etc.). Les chefs de préjudice donnant lieu à réparation sont donc du ressort du droit national.

46. Le comité a également estimé opportun de ne pas fixer dans la Convention des limites au montant de l'indemnisation. En effet, même en admettant que tous les États soient disposés à accepter le principe d'une limitation, la fixation d'un même montant se heurterait à des difficultés considérables en raison notamment des différentes conditions économiques des pays. Dans ces conditions, il a été jugé préférable de renvoyer cette question dans son ensemble aux législations nationales.

47. Le paragraphe 1 (b) traite, d'une part, des dommages intérêts demandés par la victime à d'autres personnes que les détenteurs et, d'autre part, des relations (actions récursoires) entre les détenteurs responsables en vertu de l'article 4 et les tiers. Cette dernière disposition se justifie par le fait que la responsabilité du détenteur étant absolue en vertu de l'article 4 celui-ci ne peut pas invoquer l'intervention d'un tiers non détenteur pour se décharger, en totalité ou en partie, de sa responsabilité à l'égard de la victime.

48. Le paragraphe 1 (d) complète l'article 5 en ce qu'il donne la faculté aux États d'assimiler à la situation de la victime qui a commis une faute la victime qui s'est exposée au risque de subir un dommage dans les cas énumérés dans ce paragraphe.

A ce sujet, une délégation a déclaré que son gouvernement avait l'intention d'adopter, lors de l'introduction de la Convention dans son droit interne, une disposition prévoyant qu'une indemnité ne sera accordée que dans des cas exceptionnels si la victime conduisait elle-même ou se laissait délibérément conduire dans le véhicule ayant causé le dommage, en dépit du fait qu'elle savait ou devrait comprendre que le véhicule avait été illégalement soustrait à son détenteur légitime par un acte délictueux ou que l'usage de ce véhicule était lié à un délit ou que le conducteur conduisait illégalement sous l'influence de l'alcool ou d'un autre produit toxique ou stupéfiant.

49. Le paragraphe 2 vise deux cas. Le premier est celui d'un dommage causé à un tiers concurremment par une personne responsable aux termes de la Convention (détenteur d'un véhicule) et une autre personne (non détenteur) dont la responsabilité est également fondée sur le risque en vertu de la législation nationale (par exemple tramways, chemins de fer, propriétaire d'un animal, etc.). Dans ce cas, la législation nationale pourra prévoir que la

responsabilité de cette personne et la règle du partage de responsabilité à l'égard du détenteur seront les mêmes que celles du détenteur.

50. Le second cas est celui dans lequel la personne responsable sans faute subit un dommage, c'est-à-dire dans lequel une collision survient entre un véhicule dont le détenteur est responsable en vertu de la Convention et un véhicule ou tout autre moyen de transport soumis à une responsabilité sans faute en vertu de la législation nationale. Le droit de chaque État Contractant peut stipuler que les dispositions des articles 7 et 9 s'appliqueront aux accidents dans lesquels de tels véhicules sont impliqués. Ainsi, le dommage subi par le conducteur d'un tramway ou d'un train et le détenteur du véhicule serait réparti comme si les deux personnes étaient des détenteurs.

Il y a lieu de noter que, si un État Contractant n'adopte pas la disposition dont il est question au paragraphe 2 de l'article 12, les dommages subis par des personnes responsables sans faute seront régis par le paragraphe 2 de l'article 5.

51. Le paragraphe 3 laisse au droit des États Contractants le soin de régler éventuellement des conflits entre les législations relatives aux accidents du travail et le régime de responsabilité défini par la Convention lorsque ces conflits existent à propos des relations entre, d'une part, le détenteur et la victime et, d'autre part, entre ce détenteur et d'autres détenteurs impliqués dans le même accident. Parmi les questions qui doivent être réglées dans ce contexte figure celle de l'application du paragraphe 1 de l'article 8.

Article 13

52. Cet article autorise les États Contractants à adopter des règles plus favorables aux victimes des accidents de la circulation.

En adoptant cet article, le comité a été animé par le souci d'améliorer les règles de la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules à moteur tout en tenant compte, dans une certaine mesure, des impératifs d'ordre divers propres aux États intéressés. Mais il a tenu également, à l'article 13 de la Convention, à laisser aux États Contractants la faculté d'adopter des règles plus favorables aux personnes lésées (sauf en ce qui concerne les relations entre détenteurs responsables afin que soit préservé sur ce dernier point l'équilibre de la Convention) et d'appliquer les règles retenues à d'autres accidents, d'autres dommages ou d'autres véhicules que ceux mentionnés.

Articles 14 à 20

53. Les dispositions finales (articles 14 à 17, 19 et 20) ont été rédigées selon le modèle approuvé par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe pour les conventions et accords européens élaborés dans le cadre de cette Organisation.

ANNEXE

Brève comparaison des différentes solutions de principe susceptibles d'être envisagées pour la réglementation légale de la réparation des dommages causés par les accidents d'automobiles

Étude accomplie par M. le Professeur Stark, membre de la délégation suisse

Les accidents d'automobiles et les dommages qui en résultent peuvent être considérés comme une conséquence inévitable de notre mode de vie actuel, inévitable de la même manière que les catastrophes naturelles. Il peut se justifier alors que la collectivité couvre le besoin de réparation des victimes. Il s'agit là de *prévoyance sociale* – analogue à la prévoyance du père pour ses enfants – mais on ne voit pas dans ce cas pourquoi seule la victime d'un accident de la circulation doit bénéficier de l'assistance sociale et non la victime d'un escalier glissant. Du point de vue de la prévoyance sociale, une jambe cassée reste une jambe cassée quelle qu'en soit la cause: toute discrimination selon les causes apparaît comme injuste. Dans ce système, la contribution de la victime n'est pas prise en considération, sauf dans des cas extraordinaires.

A ce système se rattachent toutes les propositions qui tendent à remplacer la responsabilité civile par une assurance sociale ou similaire (projet Tunc, etc.), c'est-à-dire d'une manière générale, les responsabilités objectives qui ne prennent pas en considération, ou presque pas, les causes qui ont concouru à l'accident.

Si, en revanche, on ne considère pas les accidents d'automobiles comme un inconvénient lié à notre mode de vie et qu'il faut accepter avec fatalisme, mais comme la conséquence du comportement d'individus responsables, alors le *droit de la responsabilité civile* remplace la prévoyance sociale en rendant en principe responsable celui qui a – plus ou moins directement – causé le dommage.

Les systèmes fondés sur la responsabilité pour cause des dommages correspondent à un sentiment général de droit.

Dans tout ordre juridique, la responsabilité ne découle pas de n'importe quelle cause, mais seulement de certaines causes auxquelles sont rattachées des conséquences de droit. Comme motif de responsabilité, on trouve en première ligne la *faute* qui, dans tous les systèmes de droit européens, est génératrice d'obligation.

A part cela, dans divers États, le législateur considère certains *risques* comme un motif pour rendre quelqu'un responsable: celui qui crée une source de dangers particuliers définie avec précision est rendu responsable des conséquences dommageables. A l'origine, il y a l'idée que la création de sources de dangers devrait en fait être interdite par l'État. Si, toutefois, certains risques doivent être tolérés pour des raisons économiques ou autres, celui qui les a créés doit en revanche supporter les dommages qui en résultent. Mais à côté de la mise en danger dérivant d'une cause particulière, la faute des parties impliquées dans l'accident doit également être prise en considération comme cause juridique. C'est par là que la responsabilité pour risques créés se distingue essentiellement de la responsabilité objective fondée sur des motifs de prévoyance.

Sur la base de ces trois systèmes fondamentaux d'indemnisation, les questions particulières qui peuvent se poser en rapport avec les accidents d'automobiles reçoivent les solutions suivantes:

1. Exonération de la responsabilité

Le système de la *prévoyance sociale* ne devrait logiquement permettre aucune exonération puisqu'il repose non pas sur la cause de l'accident, mais sur le besoin de réparation qui en

résulte. Néanmoins, les projets de ce type prévoient une exonération en cas de dol de la victime (cf. projet Tunc, article 10).

La *responsabilité pour faute* disparaît lorsque l'auteur n'a pas commis de faute en relation de cause à effet avec le dommage. La question de la preuve et de la répartition de la charge de la preuve joue naturellement ici un rôle important.

La *responsabilité pour risques créés* disparaît lorsque le lien de causalité entre la cause génératrice de responsabilité (emploi d'une automobile) et le dommage est interrompu par la force majeure, la faute grave du lésé ou la faute grave d'un tiers. Cette exonération n'est cependant possible que si le détenteur ou le conducteur n'ont pas commis de faute.

2. Réduction de l'indemnité

Une telle réduction est en fait contraire au système de la *prévoyance sociale*. Néanmoins, les projets correspondants prévoient des motifs de réduction. Selon le système Tunc, le juge peut réduire l'indemnité en considération des circonstances, notamment des charges de famille de la victime lorsque le tiers lésé a été condamné à 15 jours de prison au moins.

Dans la *responsabilité pour faute*, la faute propre de la victime apparaît au premier plan comme motif de réduction. Le taux de responsabilité correspond à la relation existant entre la faute de l'auteur du dommage et celle du tiers lésé. De plus, certains systèmes de droit – par exemple en Suisse – prévoient la possibilité d'une réduction des dommages-intérêts pour tenir compte du rôle joué par le hasard.

Dans la *responsabilité pour risques créés*, la faute du lésé – c'est-à-dire toute faute qui apparaît encore importante par rapport au risque en question – donne lieu à réduction de l'indemnité.

3. Indemnisation d'autres détenteurs de véhicules (collision de véhicules)

Que le tiers lésé soit lui-même automobiliste est sans portée pour la *prévoyance sociale*. Dans le système imaginé par le Professeur Tunc, le dommage du conducteur est indemnisé par l'assureur de l'automobile qu'il conduit sans s'inquiéter de savoir avec qui il est entré en collision (article 6).

En cas de *responsabilité fondée sur la faute*, la faute du conducteur adverse est aussi bien prise en considération comme motif de réduction que la faute d'un piéton ou d'un cycliste. Lorsque le conducteur adverse n'a pas commis de faute et que seul l'auteur des dommages en a commis une, le dommage est entièrement indemnisé.

S'agissant de *responsabilité fondée sur le risque*, le détenteur lésé se voit opposer comme motif de réduction que l'emploi de son véhicule est une des causes de l'accident. C'est en raison du risque créé par l'emploi de son véhicule qu'il est responsable envers les tiers, même sans avoir commis de faute. Conséquemment, il doit se laisser opposer ce fait comme motif de réduction lorsqu'il est lui-même lésé. En outre, il supportera le cas échéant une réduction proportionnelle à sa faute.

4. Rapport avec les autres responsabilités causales

Cette question se pose lorsque des personnes impliquées dans un accident de la circulation répondent causalement du dommage survenu, non pas en tant que détenteur de véhicule automobile, mais pour d'autres causes (par exemple: détenteur d'animal, entreprise de chemins de fer, etc.).

La *prévoyance sociale* ne peut résoudre de manière satisfaisante ce problème du concours de responsabilités pour différentes causes qu'en se substituant à tous les genres de responsabilité. L'article 15 du projet Tunc exclut simplement les autres actions contre cyclistes et piétons sans citer par exemple le détenteur d'animal ou l'entreprise de chemins de fer.

Lorsque la responsabilité dépend de la cause (*faute ou risque créé*), il n'y a aucune difficulté. Si un autre responsable causal est lésé, on lui impute comme motif de réduction la participation dans l'accident de la cause dont il a à répondre. Mais si un tiers est lésé, les auteurs répondent solidairement de son dommage et se répartissent au point de vue interne l'indemnité payée selon les principes de la solidarité.

5. Calcul du dommage

La *prévoyance sociale* implique la schématisation de la répartition tandis que le dommage concret, établi d'après la situation personnelle de chacun entre en considération dans les *responsabilités pour faute et pour risque créé*.

6. Limite de l'indemnisation

Il est conforme à tout système de *prévoyance sociale* de fixer des limites à l'indemnisation. Ainsi, le système Tunc prévoit un revenu maximal à prendre en considération (article 7, lettre (c) et une franchise pour dommage matériel (article 9, alinéa 1).

Ces limites de responsabilité sont étrangères au système de *responsabilité fondée sur la faute*.

Dans la *responsabilité pour risque créé*, toute limitation est certes contraire au système. Mais ces limitations jouent cependant un rôle important dans divers domaines du droit. La limitation à un maximum par personne plutôt qu'à un revenu maximal à considérer peut conduire à des injustices, dans la mesure où une personne gravement lésée ne sera indemnisée que d'une partie de son dommage, tandis qu'une autre, moins gravement blessée, dans un même accident et avec le même revenu, sera intégralement indemnisée.

Tableau comparatif

	Prévoyance sociale / Responsabilité objective/ Tunc et autres	Responsabilité pour faute	Responsabilité pour risques créés
Motifs de responsabilité	Besoin	Faute	Risque créé
Exonération	En principe aucune, en fait en cas de vol du lésé	Absence de faute	Rupture du lien de causalité par force majeure, faute grave du lésé ou d'un tiers
Réduction	En principe aucune, en fait en cas de faute très grave du lésé	Faute concomitante du lésé	Toute faute concomitante qui n'apparaît pas pratiquement sans importance

	Prévoyance sociale / Responsabilité objective/ Tunc et autres	Responsabilité pour faute	Responsabilité pour risques créés
Collision avec d'autres véhicules	Chaque conducteur est indemnisé par son assurance	Responsabilité respective d'après les fautes	Prise en considération des causes dont les divers détenteurs ont à répondre
Participation d'autres personnes responsables causales	Problème non résolu et peut-être insoluble	Prise en considération des diverses causes dont les personnes impliquées ont à répondre	Prise en considération des diverses causes dont les personnes impliquées ont à répondre
Calcul du dommage	Schématique	Etabli individuellement d'après les circonstances concrètes	Etabli individuellement d'après les circonstances concrètes
Limitation de la réparation	Revenu maximum à considérer, franchise obligatoire pour dommage matériel à la victime	Aucune	Pas nécessaire et d'ailleurs contraire au système. Assez répandue cependant avec des montants maximums pour le dommage total

RESOLUTION (73) 8

relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité établie par la Convention européenne sur la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules automoteurs

(adoptée par le Comité des Ministres le 22 mars 1973)

Le Comité des Ministres,

Vu la Convention européenne sur la responsabilité civile en cas de dommages causés par des véhicules automoteurs;

Estimant qu'il y a lieu de garantir, par une assurance obligatoire, les droits des victimes de la circulation,

Recommande aux gouvernements des Etats membres de prendre les mesures nécessaires afin que la responsabilité telle qu'elle résulte de ladite Convention européenne sur la responsabilité civile soit couverte par l'assurance obligatoire dans une mesure au moins équivalente à celle prévue par la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

RESOLUTION (73) 18

relative à la position des étrangers à l'égard des fonds de garantie

(adoptée par le Comité des Ministres le 13 avril 1973)

Le Comité des Ministres,

Considérant que la Convention européenne relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs n'est pas encore entrée en vigueur à l'égard de tous les Etats membres;

Considérant qu'à l'heure actuelle certains Etats n'admettent les étrangers à bénéficier des fonds de garantie qu'à condition de réciprocité;

Considérant que, de ce fait et en raison du développement continu du trafic automobile à travers les frontières, un nombre très élevé de personnes sont, dans une certaine mesure, privées d'une protection à la suite de l'impossibilité dans laquelle elles se trouvent, en tant que ressortissants étrangers, de faire valoir à l'égard du fonds de garantie les droits dont jouissent les nationaux,

Recommande aux gouvernements des Etats membres, en attendant l'entrée en vigueur de la Convention de Strasbourg sur l'assurance obligatoire à l'égard de tous les Etats membres, d'étendre, sur leurs territoires, la protection offerte par leurs fonds de garantie à tous les ressortissants et résidents permanents des autres Etats membres, si nécessaire par la conclusion d'accords bilatéraux.