

Feuille Fédérale

Berne, le 30 août 1968 120^e année Volume II

N^o 35

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 36 francs par an; 20 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement.

10024

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'une convention relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs

(Du 14 août 1968)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre le projet d'un arrêté fédéral approuvant la convention additionnelle à la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961 (RO 1964, 1082), relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

I. CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

A. Historique

Jusqu'ici, la responsabilité du chemin de fer «pour la mort, les blessures et toute autre atteinte à l'intégrité corporelle d'un voyageur» est restée soumise, en vertu de l'article 28, § 1 de la CIV, aux lois et règlements de l'Etat où le fait s'est produit, c'est-à-dire en Suisse à la loi fédérale du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur et des postes (LRC) (RS 2, 800).

C'est en 1951, lors des travaux préliminaires de l'avant-dernière révision de la CIV, que l'idée d'une unification des règles de responsabilité dans ce domaine a été lancée; reprenant une suggestion de l'institut international pour l'unification du droit privé (Unidroit), appuyée par la chambre de commerce internationale (CCI), la délégation suisse a proposé que l'office central des transports internationaux par chemins de fer (OCTI) soit chargé des études préparatoires, puis que la question soit traitée par une conférence extraordinaire de révision.

Ces études furent entreprises par un comité d'experts, qui s'est réuni à Berne en 1954 et à Lugano en 1955, et poursuivies par une commission préli-

minaire spéciale de revision de la CIV à Berne en 1958, à Leysin en 1960, à Orléans en 1962, à Copenhague en 1963, de nouveau à Berne en 1963 et 1966.

B. Signatures

Le projet issu de ces travaux a été soumis à une conférence diplomatique, qui s'est réunie à Berne, du 21 au 26 février 1966, sur la convocation du Conseil fédéral et sous la présidence de M. A. Schaller, président depuis 1959 du comité administratif de l'OCTI.

La convention additionnelle que nous vous proposons d'approuver a été conclue lors de cette conférence et signée, ainsi que son protocole B (permettant notamment l'adhésion des deux parties territoriales de l'Allemagne, représentées par leurs administrations ferroviaires respectives : la Deutsche Bundesbahn et la Deutsche Reichsbahn) par les pays suivants : l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Italie, le Liban, le Liechtenstein, le Luxembourg, le Maroc, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, la Suisse, la Syrie, la Tchécoslovaquie, la Tunisie, la Turquie et la Yougoslavie.

Ces mêmes Etats, plus la Hongrie, le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la Suède, ont signé également un protocole A portant modification des annexes à la CIM et à la CIV relatives au comité administratif de l'OCTI, en vue d'élever de neuf à onze le nombre des membres dudit comité. Nous vous proposons d'approuver du même coup ce protocole, motivé par l'extension récente de l'aire d'application des deux conventions à des Etats africains et asiatiques, ainsi que le protocole B déjà cité.

C. Conception

L'unification du droit obtenue par cette convention additionnelle est moins poussée que celle qu'ont réalisée la CIM et la CIV, cela pour plusieurs motifs.

D'abord, tandis que le droit de transport ferroviaire défrichait un domaine neuf, dans lequel les Etats ne demandaient pas mieux que d'accueillir des règles internationales et d'y calquer leurs législations internes, la responsabilité pour la mort et les blessures de voyageurs ne forme qu'un cas particulier d'un chapitre du droit civil, dans lequel toutes les nations cultivent de longues traditions dont elles ne sont guère enclines à s'écarter. C'est ainsi qu'il a fallu éviter des libellés qui eussent caractérisé le type de responsabilité envisagé : contractuel ou délictuel ; chaque juge aura loisir d'interpréter sur ce point la convention additionnelle selon le système juridique qui lui est familier.

Ensuite, en dépit de leur intention commune de tenir la balance égale entre les deux parties en cause, les Etats accordent plus de poids – suivant la structure de leur trafic – les uns aux intérêts de leurs ressortissants victimes d'accident à l'étranger, les autres aux finances de leurs chemins de fer.

Enfin, vu l'importance des valeurs litigieuses prévisibles, on a vite abandonné l'idée d'une responsabilité collective des chemins de fer, telle qu'elle existe pour les marchandises et les bagages (art. 43 CIM et CIV ; cf. inf. ad art. 13 et 14).

Mais il était temps de mettre un terme à ces travaux, pour des motifs psychologiques, d'une manière constructive, en considérant qu'un résultat modeste peut devenir une première étape; alors, sur les points les plus controversés, on a renvoyé au droit national et, sur les autres, trouvé des compromis dont la Suisse peut, à notre avis, s'accommoder.

D. Délégués suisses

A ce dernier propos, notons que la délégation de notre pays, désignée par le Conseil fédéral, comptait des représentants du département politique et de celui des transports et communications et de l'énergie; elle a suivi les directives du Conseil fédéral qui avaient été élaborées après entente avec la division de la justice, les entreprises de chemins de fer et les milieux intéressés au trafic. Pour leur part, des délégués des chemins de fer fédéraux représentaient une organisation internationale non gouvernementale: le comité international des transports par chemins de fer (CIT).

II. OBSERVATIONS CONCERNANT CERTAINES DISPOSITIONS

Article premier, § 1

Contrairement à la LRC, la convention additionnelle ne s'applique pas aux dommages causés à n'importe quelles victimes, mais uniquement à des voyageurs, et encore seulement si leur transport est régi par la CIV ou, s'agissant de convoyeurs, par la CIM. Qui entend l'invoquer (victime, ayant droit, chemin de fer) doit dès lors prouver que le voyage s'effectuait sous le couvert d'un titre de transport émis en vertu de l'une desdites conventions – dans l'hypothèse la plus simple, en produisant le billet –, à défaut de quoi le droit national s'applique.

Article premier, § 2

Cette disposition appelle une décision. La Suisse se réservera-t-elle d'exclure l'application de la convention à ses ressortissants et résidents victimes d'accident sur son territoire? Cette intention pouvait être manifestée à la signature: elle le fut par le Maroc, le Portugal, la Roumanie et la Tunisie; elle peut l'être encore lors du dépôt de l'instrument de ratification: le Danemark et la Tchécoslovaquie ont déjà usé de cette faculté.

Qu'une convention visant à unifier prévoie expressément une réserve, trahit que cette solution de compromis est apparue le seul espoir de rallier l'adhésion d'un nombre d'Etats suffisant à conférer quelque valeur à l'entreprise. Certains experts, en effet, préconisaient une clause d'exclusion générale, soucieux d'éviter que les ressortissants de l'Etat où l'accident s'est produit ne vinssent à être traités sur la base d'un droit différent selon que leur titre de transport est national ou international.

En revanche, cette prétendue inégalité de traitement n'a pas semblé déterminante à la majorité des experts; force sera d'admettre, par exemple, que deux Suisses, victimes d'un même accident dans un autre Etat contractant, soient soumis à des droits différents si l'un est porteur d'un billet local et l'autre d'un

feuille IV. Disparité inéluctable, vu le critère choisi pour délimiter le champ d'application de la convention additionnelle; on ne pouvait guère cependant en imaginer de meilleur que la nature du document de transport, puisque c'est dans le cadre de la CIV et de la CIM que se réalisait cette unification. De tels phénomènes sont inhérents à l'adoption de tout droit international à côté d'une législation non alignée sur lui.

Des milieux d'usagers souhaitaient l'octroi d'une option; privilège illusoire, car le justiciable voulant agir au mieux n'aurait pas tâche aisée à peser les avantages offerts in concreto par la convention d'une part et la *lex loci* d'autre part, dans toutes leurs modalités: dommages couverts, prestations maximales, délais de prescription. En outre, l'insécurité juridique ainsi causée ralentirait la liquidation des réclamations par les chemins de fer.

Egalement désireux d'obvier à l'inégalité de traitement signalée, un Etat pourrait inversement songer à déclarer son propre droit – qu'il estime plus favorable aux lésés – seul applicable à toutes les personnes, quelle que soit leur nationalité, voyageant sur son sol. Les autres Etats ne sauraient, à notre sens, admettre pareille réserve, dépourvus qu'ils sont des moyens de se convaincre que leurs ressortissants s'en trouveront, dans ce pays-là, effectivement mieux traités que sous le régime convenu; cet Etat devra alors renoncer à participer à la convention additionnelle.

Tout bien considéré, le système élaboré, sans la réserve prévue, est équitable. Celui qui se procure un titre de transport régi par les conventions en connaît et en accepte les avantages et les inconvénients, identiques sur quelque ligne qu'il lui arrive malheur. Il prend le risque de se voir moins bien traité, dans tel ou tel cas d'espèce, que s'il s'était muni d'un billet du pays; mais, dans l'ensemble, il y gagne sûrement, ne serait-ce que parce qu'il pourra adresser à plusieurs chemins de fer sa réclamation administrative (art. 13) et qu'à cause du caractère de «convention minimale» présenté par certaines règles (art. 6, § 2).

A tous ces motifs d'ordre juridique, ajoutons deux considérations d'opportunité: la Suisse serait malvenue, en tant qu'initiatrice de ces efforts d'unification, à en désavouer le fruit en s'empressant d'y soustraire ses indigènes; terre de tourisme, elle se doit de ne point discriminer ses hôtes – à titre de transport semblable – d'après leur origine.

En conséquence, nous vous prions de nous autoriser à ratifier la convention additionnelle sans annoncer la réserve en cause.

Art. 2, § 1

En termes destinés à assurer l'uniformité d'interprétation, cette disposition instaure un système juridique qui ressemble au nôtre dans toute la mesure où nous pouvions l'espérer. Il est vrai que ce régime atténue quelque peu, au détriment des usagers suisses, les conséquences rigoureuses de la responsabilité causale selon la loi fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemin

de fer et de bateaux à vapeur et des postes. Nous estimons néanmoins, eu égard aux avantages que la Convention offre sur d'autres points, que la Suisse peut renoncer à réserver son droit national au sens indiqué plus haut dans le commentaire touchant l'article premier, paragraphe 2.

Les dommages corporels et matériels pour lesquels intervient la responsabilité particulière du chemin de fer sont les mêmes qu'en droit suisse (art. 1^{er} et 11 LRC). Ils doivent également résulter d'un accident; l'expression «l'accident du voyageur», que l'on rencontrera aux articles 15 et 16, montre qu'il s'agit d'un accident au sens subjectif.

Pour que la responsabilité se présume, il faut certes, comme chez nous, un lien de causalité entre le risque inhérent à l'emploi du chemin de fer et le dommage, mais la notion germanique de «dangers inhérents» a été érudée, à l'intention des pays qui construisent la responsabilité aggravée du chemin de fer sur l'obligation contractuelle de celui-ci de transporter le voyageur sain et sauf à destination; en revanche, la nécessité d'un contact avec le train a dû être explicitée: la montée et la descente du voyageur délimitent sa relation avec l'exploitation, en consécration de notre jurisprudence. Les dispositions de l'article 22 sont des corollaires de ce principe.

Art. 2, §§ 2 à 4

Le système de la responsabilité causale étant inconnu dans plusieurs Etats, ces trois paragraphes sont nécessaires pour définir les exceptions libératoires que la LRC énonce en une seule proposition: «à moins que l'entreprise ne prouve que l'accident est dû à la force majeure, à la faute de tiers ou à celle de la victime».

Allégeant le texte par contre, les experts ont estimé superflu d'écrire que le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité «s'il prouve que» l'accident a été causé, etc., car dans tous les Etats – ont-ils constaté – chaque partie doit, si la loi ne prescrit le contraire, prouver les faits qu'elle allègue pour en déduire son droit (cf. art. 8 du code civil suisse).

Comme beaucoup de termes techniques, celui de «force majeure» a dû être évité. La définition contenue dans la convention, qui a été inspirée par l'Unidroit, paraît satisfaisante, étant entendu que cette diligence exigée du chemin de fer est conçue au sens strict: il s'agit d'une diligence spécifique accrue, et non du devoir général de diligence dont il suffit d'établir le respect pour se libérer de certaines espèces de responsabilité comportant un simple renversement du fardeau de la preuve.

La même formule a été reprise pour définir le motif d'exonération fondé sur l'attitude d'un tiers.

Reste à examiner la portée des mots «faute» et «comportement» se rapportant au voyageur lui-même. Nous voulons croire que la juxtaposition de ces expressions conduira à une interprétation analogue à celle que notre jurisprudence donne du terme de faute dans la LRC. En effet, si le texte n'énon-

çait qu'une seule de ces notions, l'exception risquerait d'être admise soit plus rarement qu'il n'est désiré (si l'on entend par faute la contravention à une disposition de police du chemin de fer à tout le moins), soit presque toujours (si le comportement est compris comme n'importe quelle attitude autre que le fait de rester à sa place).

Art. 3 à 5

Sur deux points, il s'est révélé inévitable de s'en remettre au droit national : pour l'action du survivant perdant un soutien qui n'est pas *ex lege* (mais la *lex contractus* n'est applicable que si les règles de conflits de lois fixées dans la *lex loci* admettent ce renvoi) et l'indemnisation de ce qu'on appelle communément le tort moral.

Art. 6 à 8

La limitation des dommages-intérêts fut la question la plus controversée ; pourtant son principe n'était pas contesté : quand la responsabilité du chemin de fer n'est engagée que parce qu'elle dérive des risques inhérents à celui-ci ou de sa faute légère, il paraît juste que seuls des dommages normaux soient couverts.

Dans notre législation, les plafonds chiffrés prévus dans la loi du 25 juin 1881 sur la responsabilité civile des fabricants, ainsi que dans son complément du 26 avril 1887 sur l'extension de la responsabilité civile, ont été remplacés par la règle souple de l'article 4 de la LRC, permettant au juge de réduire équitablement l'indemnité lorsque la victime réalise par son travail un gain exceptionnellement élevé. Nous n'avons pas préconisé la transposition sur le plan international de l'octroi d'une telle latitude aux tribunaux : ne considéreraient-ils pas comme exceptionnel tout gain conduisant à une indemnité excédant le plafond fixé en droit interne ?

Les chemins de fer souhaitaient une unification complète quant au montant maximal. Ils évoquaient la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 (RS 13, 656 ; cf. son art. 22 modifié par l'art. XI du protocole de La Haye (RO 1963, 664) ; la limite est de 250 000 francs Poincaré), mais aucun parallèle ne saurait s'établir : en effet, les compagnies d'aviation se trouvent souvent en concurrence sur une même relation, d'où l'importance d'une égalisation de leurs conditions de transport ; on avait admis en outre, pour justifier une limite médiocre, que la clientèle devait supporter une part du « risque aérien », en s'assurant si bon lui semble, ce qu'on n'est pas en droit d'attendre de l'usager d'un mode de transport public de première nécessité.

Il est heureux dès lors que l'idée de la « convention minimale » ait triomphé. Ce système n'est pas étranger au droit international (convention du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire (signée par la Suisse, mais non encore ratifiée)). Il permet aux Etats dont la législation en matière de dommages-intérêts est la plus avancée de garantir à leurs ressortissants voyageant à l'étranger un certain minimum de réparation, sans devoir

exclure sur leur sol, en trafic international, la protection supérieure qu'offre leur droit national.

Sous réserve de cette règle, le montant des dommages-intérêts est déterminé par le droit national (art. 6, § 2, 1^{re} phrase), ce qui signifie notamment qu'en Suisse la disposition de l'article 4 de la LRC, précitée, est applicable.

Art. 10

L'interdiction d'une limitation de la responsabilité, notamment par voie tarifaire, est empruntée à la convention de Varsovie précitée (art. 23).

Art. 13 et 14

La plupart des actions fondées sur la CIM (cf. art. 43, § 3) et la CIV (cf. art. 43, § 2) peuvent être intentées à plusieurs chemins de fer: celui de départ, celui de destination et celui sur lequel s'est produit le fait générateur de l'action, sous réserve de recours entre eux. Peut-être réussira-t-on à introduire une telle responsabilité collective dans la convention additionnelle, quand celle-ci aura été pratiquée quelques années. Au demeurant, le lésé reçoit l'avantage de pouvoir adresser une réclamation administrative aux trois chemins de fer susdits, plus à celui de son domicile.

Art. 16 et 17

Vu les difficultés que présente tout litige de droit international privé, il était indiqué de prévoir une prescription moins courte que celle de la LRC, qui est de deux ans. Mais, par voie de conséquence, il fallait que le chemin de fer responsable fût avisé bien plus tôt de la survenance de l'accident, pour qu'il soit à même de procéder utilement à une enquête, pendant que les témoins ont la mémoire fraîche et que les lieux ne sont pas modifiés, sous peine de ne plus pouvoir réunir les éléments de fait nécessaires à fonder une exception libératoire. D'où un système original de forclusion; cette dernière intervient trois mois déjà après que l'ayant droit a eu connaissance du dommage. C'est alors que la réclamation administrative, même verbale, sortit un effet juridique: elle empêche l'extinction de l'action; mais celle-ci ne se produit pas, de toute façon, quand l'accident est connu du chemin de fer ou dû à sa faute.

Art. 22

Le champ d'application de la convention additionnelle est plus restreint que celui de la CIV (art. 2 et 62), pour le motif que la responsabilité spécifique du chemin de fer n'intervient qu'aussi longtemps que le voyageur est en contact avec le train (cf. sup. ad art. 2, § 1). Toutefois, le voyageur transporté par un autre moyen, par suite d'une interruption provisoire de l'exploitation ferroviaire, se voit accorder certains avantages de procédure lato sensu offerts par la convention additionnelle, dont le moindre n'est pas la pluralité des chemins de fer susceptibles de recevoir une réclamation administrative.

Art. 9, 11, 12, 15, 18 à 21, 23 à 26 et 28

Ces dispositions sont les homologues de celles des articles 38 à 40, 44, 54 à 57, 63 à 66 et 69 de la CIV; elles évitent des références afin de rendre la convention additionnelle intelligible en soi. A noter cependant qu'une précision est apportée à la notion de droit national: elle englobe les règles de conflits de lois, car elles font partie intégrante de ce droit.

Art. 27

Etant additionnelle à la CIV, cette convention devait en adopter la durée de validité et le mode de révision. Au surplus, cette disposition laisse poindre l'espoir d'une incorporation à la CIV; le nombre des ratifications montrera s'il est justifié.

III. CONSTITUTIONNALITÉ

En vertu de l'article 8 de la constitution, la Confédération a le droit de faire des traités avec les Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale découle de l'article 85, chiffre 5, de la constitution.

La durée d'engagement des Etats est la même que pour la CIV; du moment que l'article 67, § 1, de celle-ci prévoit un délai de dénonciation d'une année, l'arrêté fédéral approuvant la convention additionnelle n'est pas soumis aux dispositions de l'article 89, 4^e alinéa, de la constitution concernant le referendum facultatif en matière de traités internationaux.

* * *

Fondés sur ce qui précède, nous vous recommandons d'adopter le projet d'arrêté fédéral simple ci-joint.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 14 août 1968.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Spühler

Le chancelier de la Confédération,

Huber

(Projet)

Arrêté fédéral
approuvant la convention additionnelle à la convention
internationale qui concerne le transport des voyageurs et
des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,
relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort
et les blessures de voyageurs

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 8 et 85, chiffre 5, de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 14 août 1968,

arrête:

Article unique

¹ La convention additionnelle à la convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, ainsi que ses protocoles A et B, signés à Berne le 26 février 1966, sont approuvés.

² Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier.

Protocole A
du 26 février 1966
concernant la composition du Comité administratif
de l'Office central des transports internationaux
par chemins de fer

PROTOCOLE A

établi par la Conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

Les plénipotentiaires soussignés

sont convenus de ce qui suit:

Compte tenu du fait que l'extension récente du domaine d'application des conventions internationales aux Etats de l'Afrique du Nord et à ceux du Proche et du Moyen-Orient montre qu'il apparaît fort difficile de tenir compte d'une équitable répartition géographique en limitant à neuf membres la composition du Comité administratif ainsi que le prescrivent les conventions,

il est décidé

de modifier comme suit les dispositions de l'article premier, § 2, lettre a), de l'Annexe V à la CIM et de l'Annexe II à la CIV en vue de porter de neuf à onze le nombre des membres du Comité administratif:

«§ 2. - a) Le Comité administratif se réunit à Berne. Il se compose de onze membres, choisis parmi les Etats contractants.»

Le présent Protocole, complétant les Conventions CIM et CIV du 25 février 1961, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juillet 1966.

Il entre en vigueur à titre provisoire le 1^{er} mars 1966. En ce qui concerne sa ratification et sa mise en vigueur définitive, les dispositions des articles 66 et 69, § 2, de la CIM et des articles 65 et 68, § 2, de la CIV sont applicables par analogie.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Convention additionnelle
à la Convention internationale concernant le transport
des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV)
du 25 février 1961,
relative à la responsabilité du chemin de fer
pour la mort et les blessures de voyageurs
et
Protocole B

signés à Berne le 26 février 1966

(n'entreront en vigueur qu'après ratification)

CONVENTION ADDITIONNELLE

Les plénipotentiaires soussignés,

ayant reconnu l'utilité d'une unification des règles de responsabilité du chemin de fer pour les dommages survenus au cours d'un transport international et résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur, ainsi que de l'avarie ou de la perte des objets qu'il avait avec lui,

ont résolu de compléter par une Convention additionnelle la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,

et sont convenus des articles suivants:

Article premier

Champ d'application

§ 1. – La présente Convention règle la responsabilité du chemin de fer pour les dommages causés aux voyageurs par un accident survenu sur le territoire d'un Etat partie à la présente Convention. Au sens de la présente Convention, on entend par «voyageurs»:

a) les voyageurs dont le transport est régi par la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961,

b) les convoyeurs des envois effectués conformément à la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer (CIM) du 25 février 1961.

§ 2. — Chaque Etat contractant pourra, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il se réserve le droit de ne pas appliquer la présente Convention aux voyageurs victimes d'accidents survenus sur son territoire, lorsque ceux-ci sont ses ressortissants ou des personnes ayant leur résidence habituelle dans cet Etat.

Article 2

Etendue de la responsabilité

§ 1. — Le chemin de fer est responsable des dommages résultant de la mort, des blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur causées par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans les véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Le chemin de fer est, en outre, responsable des dommages résultant de l'avarie ou de la perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un tel accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux.

§ 2. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident a été causé par des circonstances extérieures à l'exploitation que le chemin de fer, 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.

§ 3. — Le chemin de fer est déchargé en tout ou en partie de cette responsabilité dans la mesure où l'accident est dû à une faute du voyageur ou à un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale des voyageurs.

§ 4. — Le chemin de fer est déchargé de cette responsabilité si l'accident est dû au comportement d'un tiers que le chemin de fer, 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.

Si la responsabilité du chemin de fer n'est pas exclue selon l'alinéa précédent, le chemin de fer répond pour le tout dans les limites de la présente Convention et sans préjudice de son recours éventuel contre le tiers.

§ 5. — La présente Convention n'affecte pas la responsabilité qui peut incomber au chemin de fer pour les cas non prévus au § 1.

§ 6. – Le «chemin de fer responsable» au sens de la présente Convention est celui qui, d'après la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV, exploite la ligne sur laquelle l'accident s'est produit. S'il y a, d'après la liste mentionnée, coexploitation par deux chemins de fer, chacun de ces chemins de fer est responsable.

Article 3

Dommages-intérêts en cas de mort du voyageur

§ 1. – En cas de mort du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires consécutifs au décès, notamment ceux du transport du corps, d'inhumation et d'incinération;
- b) si la mort n'est pas survenue immédiatement, les dommages-intérêts définis à l'article 4.

§ 2. – Si, par la mort du voyageur, des personnes envers lesquelles il avait ou aurait eu à l'avenir une obligation alimentaire, en vertu de la loi, sont privées de leur soutien, il y a également lieu de les indemniser de cette perte. L'action en dommages-intérêts des personnes dont le voyageur assumait l'entretien sans y être tenu par la loi reste soumise au droit national.

Article 4

Dommages-intérêts en cas de blessures du voyageur

En cas de blessures ou de toute autre atteinte à l'intégrité physique ou mentale du voyageur, les dommages-intérêts comprennent:

- a) les frais nécessaires, notamment ceux de traitement et de transport;
- b) la réparation du préjudice causé, soit par l'incapacité de travail totale ou partielle, soit par l'accroissement des besoins.

Article 5

Réparation d'autres préjudices

Le droit national détermine si et dans quelle mesure le chemin de fer est tenu à verser des dommages-intérêts pour des préjudices autres que ceux prévus aux articles 3 et 4, notamment les préjudices moral et physique (*pretium doloris*) et esthétique.

Article 6

Forme et limitation des dommages-intérêts en cas de mort ou de blessures du voyageur

§ 1. – Les dommages-intérêts prévus à l'article 3, § 2, et à l'article 4, lettre b, doivent être alloués sous forme de capital; toutefois, si le droit national per-

met l'allocation d'une rente, ils sont alloués sous cette forme lorsque le voyageur lésé ou les ayants droit désignés à l'article 3, § 2, le demandent.

§ 2. – Le montant des dommages-intérêts à allouer en vertu du § 1 est déterminé selon le droit national. Toutefois, pour l'application de la présente Convention, il est fixé une limite maximale de 200 000 francs en capital ou en rente annuelle correspondant à ce capital, pour chaque voyageur, dans le cas où le droit national prévoit une limite maximale d'un montant inférieur.

Article 7

Limitation des dommages-intérêts en cas d'avarie ou de perte d'objets

Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, des dommages-intérêts pour avarie ou pour perte totale ou partielle des objets que le voyageur victime d'un accident avait, soit sur lui, soit avec lui comme colis à main, y compris les animaux, sont mis à la charge du chemin de fer, il peut être réclamé la réparation du dommage, jusqu'à concurrence de 2000 francs par voyageur.

Article 8

Montant des dommages-intérêts en cas de dol ou de faute lourde

Les dispositions des articles 6 et 7 de la présente Convention ou celles prévues par le droit national qui limitent à un montant déterminé les indemnités ne s'appliquent pas si le dommage résulte d'un dol ou d'une faute lourde du chemin de fer.

Article 9

Intérêts et restitution des indemnités

§ 1. – L'ayant droit peut demander des intérêts de l'indemnité, qui sont calculés à raison de cinq pour cent l'an. Ces intérêts courent du jour de la réclamation administrative ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice. Toutefois, pour les indemnités dues en vertu des articles 3 et 4, les intérêts ne courent que du jour où les faits qui ont servi à la détermination de leur montant se sont produits, si ce jour est postérieur à celui de la réclamation ou de la demande en justice.

§ 2. – Toute indemnité indûment perçue doit être restituée.

Article 10

Interdiction de limiter la responsabilité

Les dispositions tarifaires et les accords particuliers conclus entre le chemin de fer et le voyageur, qui tendent à exonérer d'avance, totalement ou partiellement, le chemin de fer de sa responsabilité en vertu de la présente Convention, ou qui ont pour effet de renverser le fardeau de la preuve incombant au

chemin de fer, ou qui établissent des limites inférieures à celles qui sont fixées à l'article 6, § 2, et à l'article 7, sont nuls de plein droit. Cette nullité n'entraîne toutefois pas celle du contrat de transport, qui reste soumis aux dispositions de la CIV et de la présente Convention.

Article 11

Responsabilité du chemin de fer pour ses agents

Le chemin de fer est responsable des agents attachés à son service et des autres personnes qu'il emploie pour l'exécution d'un transport dont il est chargé.

Toutefois, si, à la demande des voyageurs, les agents du chemin de fer leur rendent des services qui n'incombent pas au chemin de fer, ils sont considérés comme agissant pour le compte des voyageurs à qui ils rendent ces services.

Article 12

Exercice d'actions non prévues par la présente Convention

Dans les cas prévus à l'article 2, § 1, toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée contre le chemin de fer que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Il en est de même pour toute action exercée contre les personnes dont le chemin de fer répond en vertu de l'article 11.

Article 13

Réclamations administratives

§ 1. — Les réclamations en dommages-intérêts en vertu de la présente Convention sont facultatives; elles peuvent être présentées à l'un des chemins de fer suivants, pour autant qu'il ait son siège social sur le territoire d'un Etat partie à ladite Convention:

- 1° le chemin de fer responsable; si d'après l'article 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, à l'un de ceux-ci;
- 2° le chemin de fer de départ;
- 3° le chemin de fer de destination;
- 4° le chemin de fer du domicile ou de la résidence habituelle du voyageur.

§ 2. — Les réclamations doivent être adressées par écrit. Les pièces que l'ayant droit juge utile de joindre à sa réclamation doivent être présentées soit en originaux, soit en copies, celles-ci dûment légalisées si le chemin de fer le demande.

Article 14

Chemin de fer contre lequel l'action judiciaire peut être exercée

L'action judiciaire en dommages-intérêts fondée sur la présente Convention ne peut être exercée que contre le chemin de fer responsable.

En cas de coexploitation par deux chemins de fer, le demandeur a le choix entre ceux-ci. Ce droit d'option s'éteint dès que l'action est intentée contre l'un d'eux.

Article 15

Compétence

Les actions judiciaires fondées sur la présente Convention ne peuvent être intentées que devant le juge compétent de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, à moins qu'il n'en soit décidé autrement dans les accords entre Etats ou les actes de concession.

Article 16

Extinction des actions

§ 1. – L'ayant droit perd son droit d'action s'il ne signale pas l'accident du voyageur, dans les trois mois à compter de la connaissance du dommage, à l'un des chemins de fer auxquels une réclamation administrative peut être présentée selon l'article 13.

Lorsque l'accident est signalé verbalement par l'ayant droit, attestation de cet avis verbal doit lui être délivrée par le chemin de fer auquel l'accident a été signalé.

§ 2. – Toutefois, l'action n'est pas éteinte :

a) si, dans le délai prévu au § 1, l'ayant droit a présenté une réclamation administrative auprès de l'un des chemins de fer désignés à l'article 13, § 1;

b) si l'ayant droit fournit la preuve que l'accident a eu pour cause une faute du chemin de fer;

c) si l'accident n'a pas été signalé, ou a été signalé en retard, à la suite de circonstances qui ne sont pas imputables à l'ayant droit;

d) si, pendant le délai mentionné au § 1, le chemin de fer responsable, ou, si d'après l'art. 2, § 6, deux chemins de fer sont responsables, l'un de ceux-ci, a eu connaissance de l'accident du voyageur par une autre voie.

Article 17

Prescription des actions

§ 1. – Les actions en dommages-intérêts fondées sur la présente Convention sont prescrites :

a) pour la victime, par trois ans à compter du lendemain de l'accident;

b) pour les autres ayants droit, par trois ans à compter du lendemain du décès de la victime, sans que ce délai puisse toutefois dépasser cinq ans à compter du lendemain de l'accident.

§ 2. – En cas de réclamation administrative adressée au chemin de fer conformément à l'article 13, les trois délais de prescription prévus au § 1 sont suspendus jusqu'au jour où le chemin de fer rejette la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et celle de la restitution des pièces sont à la charge de la partie qui invoque ce fait.

Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

§ 3. – L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception.

§ 4. – Sous réserve des dispositions qui précèdent, la prescription est réglée par le droit national.

Article 18

Droit national

§ 1. – A défaut de stipulations dans la présente Convention, le droit national est applicable.

§ 2. – Pour l'application de cette Convention, on entend par «droit national» le droit de l'Etat sur le territoire duquel l'accident du voyageur s'est produit, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

Article 19

Règles générales de procédure

Pour tous les litiges auxquels donne lieu l'application de la présente Convention, la procédure à suivre est celle du juge compétent, sous réserve des dispositions contraires insérées dans cette Convention.

Article 20

Exécution des jugements. Cautions

§ 1. – Lorsque les jugements prononcés contradictoirement ou par défaut par le juge compétent, en vertu des dispositions de la présente Convention, sont devenus exécutoires d'après les lois appliquées par ce juge, ils deviennent exécutoires dans chacun des autres Etats contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites dans l'Etat intéressé. La revision du fond de l'affaire n'est pas admise.

Cette disposition ne s'applique pas aux jugements qui ne sont exécutoires que provisoirement, non plus qu'aux condamnations en dommages-intérêts qui seraient prononcées, en sus des dépens, contre un demandeur à raison du rejet de sa demande.

Les transactions conclues entre les parties devant le juge compétent, en vue de mettre fin à une contestation, et au sujet desquelles un procès-verbal a été dressé judiciairement, ont valeur de jugement.

§ 2. – La caution à fournir pour assurer le paiement des dépens ne peut être exigée à l'occasion des actions judiciaires fondées sur la présente Convention.

Article 21

Unité monétaire

Les sommes indiquées en francs dans la présente Convention sont considérées comme se rapportant au franc or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

Article 22

Transports mixtes

§ 1. – Sous réserve de la disposition du § 2, la présente Convention n'est pas applicable aux dommages survenus pendant le transport sur des lignes de services automobiles ou de navigation inscrites sur la liste des lignes prévue à l'article 59 de la CIV.

§ 2. – Toutefois, lorsque les véhicules ferroviaires sont transportés par ferry-boat, la présente Convention est applicable aux dommages visés à l'article 2, § 1, et causés par un accident en relation avec l'exploitation ferroviaire survenu pendant que le voyageur séjourne dans lesdits véhicules, qu'il y entre ou qu'il en sort.

Pour l'application du présent paragraphe, on entend par «Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit», l'Etat dont le ferry-boat bat le pavillon.

§ 3. – Lorsque, par suite de circonstances exceptionnelles, le chemin de fer se trouve dans l'obligation d'interrompre provisoirement son exploitation et transporte ou fait transporter les voyageurs par un autre moyen de transport, il est responsable d'après le droit afférent à ce moyen de transport. Néanmoins, les dispositions des articles 13 à 17, 18, § 2, 19 et 20 de la présente Convention demeurent applicables.

Article 23

Responsabilité en cas d'accidents nucléaires

Le chemin de fer est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention, lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 24

Signature

La présente Convention demeure ouverte jusqu'au 1^{er} juillet 1966 à la signature des Etats qui ont été invités à se faire représenter à la Conférence tenue à Berne du 21 au 26 février 1966.

Article 25

Ratification et mise en vigueur

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement suisse.

Lorsque la Convention aura été ratifiée par quinze Etats, le Gouvernement suisse se mettra en rapport avec les Gouvernements intéressés à l'effet de fixer avec eux la date d'entrée en vigueur.

Article 26

Adhésion

Si un Etat partie à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, qui n'a pas signé la présente Convention, veut adhérer à celle-ci, il en informera le Gouvernement suisse, qui en donnera connaissance aux Etats contractants.

Toute adhésion produit ses effets un mois après la date à laquelle le Gouvernement suisse a donné connaissance de la demande aux Etats contractants.

Article 27

Durée et révision

La présente Convention a la même durée que la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961; elle peut être révisée suivant la procédure prévue à l'article 68, § 1, de celle-ci et, éventuellement, lui être intégrée.

Article 28

Textes de la Convention. Traductions officielles

La présente Convention a été conclue et signée en langue française selon l'usage diplomatique établi.

Au texte français sont joints un texte en langue allemande, un texte en langue anglaise et un texte en langue italienne, qui ont la valeur de traductions officielles.

En cas de divergence, le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

PROTOCOLE B

établi par la Conférence extraordinaire réunie en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

A l'occasion de la Conférence extraordinaire réunie à Berne du 21 au 26 février 1966 en vue de désigner les membres du Comité administratif de l'Office central des transports internationaux par chemins de fer et d'adopter une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) du 25 février 1961, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs,

Les plénipotentiaires soussignés

sont convenus de ce qui suit :

1° Compte tenu du fait que la Convention relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs constitue une Convention additionnelle à la Convention internationale concernant le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer du 25 février 1961,

il est décidé

que les Etats qui n'ont pas signé les Conventions du 25 octobre 1952 et du 25 février 1961, ou les parties territoriales de tels Etats et sur les lignes de chemins de fer desquels les Conventions du 25 février 1961 sont appliquées, peuvent, en vertu des dispositions du chiffre I du Protocole additionnel aux

Conventions internationales concernant le transport par chemins de fer des marchandises (CIM) et des voyageurs et des bagages (CIV), signées à Berne le 25 février 1961, participer à la Convention additionnelle à la CIV, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs.

2° Le présent Protocole, complétant la Convention additionnelle du 26 février 1966, relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs, demeure ouvert à la signature jusqu'au 1^{er} juillet 1966.

Il doit être ratifié.

Les Etats qui n'auront pas signé le présent Protocole avant cette date et les Etats participant à la Convention additionnelle susvisée en application de son article 26, peuvent adhérer au présent Protocole par notification.

L'instrument de ratification ou la notification de l'adhésion sera déposé auprès du Gouvernement suisse.

Le présent Protocole entre en vigueur six mois avant la date prévue pour la mise en application de la Convention additionnelle du 26 février 1966.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires ci-après, munis de leurs pleins pouvoirs qui ont été trouvés en bonne et due forme, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt-six février mil neuf cent soixante-six, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les Archives de la Confédération suisse et dont une expédition authentique sera remise à chacune des Parties.

Message du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation d'une convention relative à la responsabilité du chemin de fer pour la mort et les blessures de voyageurs (Du 14 août 1968)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1968
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	35
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	10024
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.08.1968
Date	
Data	
Seite	229-250
Page	
Pagina	
Ref. No	10 098 897

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.