

RAPPORT EXPLICATIF

I. CONSIDERATIONS GENERALES

A. — LE ROLE ECONOMIQUE ET SOCIAL DES AGENTS DE VOYAGES

Si pendant près d'un siècle (1850-1950) l'agence de voyages apparaît comme une activité marginale, destinée soit à une minorité de personnes aisées, soit à des voyageurs obligés tels les émigrants, son rôle économique et social a changé du tout au tout.

Pour de multiples raisons, qui font l'objet d'études spéciales dans les organismes plus directement concernés par ce phénomène economico-social, les déplacements en général et le tourisme en particulier ont pris une ampleur qu'il suffit de constater ici.

Ceci n'a pas manqué de valoriser l'intervention des agents de voyages qui sont passés du rôle mineur de vendeurs de billets de transport ou d'hébergement, à celui, essentiel, de promoteurs de l'industrie touristique.

Leur clientèle s'est démocratisée ce qui signifie non seulement qu'elle s'est étendue, mais aussi que les agents de voyages ont désormais devant eux un public plus modeste et plus mélangé que les riches voyageurs d'autrefois, au point que l'on n'a pas hésité déjà à soutenir que l'agent de voyages devenait en quelque sorte le « conseil juridique » en même temps que le « conseiller touristique » de son client.

De même, si autrefois les agents de voyages vendaient les billets que des organismes puissants consentaient à leur attribuer, un meilleur équilibre et aussi une harmonisation des rapports se constatent aujourd'hui dans leurs relations avec les fournisseurs.

Enfin, les pays à vocation touristique comptent de plus en plus sur la collaboration des agents de voyages, ce qui est le plus bel hommage que l'on puisse rendre à ceux qui décident aujourd'hui du « lancement » d'une station balnéaire comme on lance une mode, avec les implications économiques, culturelles, mais en tout cas toujours pacifiques que cela peut comporter.

En bref, de simple intermédiaire, d'agent d'affaires plus ou moins concerné, l'agent de voyages est devenu un véritable entrepreneur de tourisme dont le rôle économique et social ne cessera de grandir avec le développement toujours accru des échanges humains.

B. — L'AGENT DE VOYAGES ET LE DROIT

Les études juridiques consacrées à cette nouvelle activité, dans ses effets sur le droit privé, ont été plutôt rares (1).

Ceci ne peut étonner que les non-initiés. Le Droit se contente généralement de suivre les événements d'assez loin, attendant leur évolution et une certaine stabilisation avant de donner un cadre juridique approprié qui puisse contribuer à leur développement harmonieux.

C'est ce cadre juridique que le Comité d'Etude s'est attaché à établir, au moment où l'agence de voyages a résolument quitté le stade artisanal pour s'établir définitivement sur le plan de la grande industrie internationale d'intérêt général.

Pour ce faire, il est parti des constatations suivantes :

1. — *L'activité de l'agent de voyages est très complexe.*

Historiquement, l'agent de voyages exerçait une activité d'intermédiaire qui consistait essentiellement à procurer à ses clients des

(1) Les ouvrages et articles spécialisés suivants ont pu être consultés :
Pierre Couvrat, *Les agences de voyages en Droit français*, Université de Poitiers, 1965.

Klatt-Fisher, *Die Gesellschaftsreise*, Carl Heymanns Verlag, 1961.

Klatt, *Die Reisedienstleitung*, Carl Heymanns Verlag, 1962.

Klatt, *Fremdenverkehrsrechtliche Entscheidungen*, Band I, Carl Heymanns Verlag, 1965.

André Poplimont, *Petite étude sur les activités économiques des agences de voyages et leur position juridique dans le monde*, inédit.

René Rodière, *La responsabilité des agences de voyages*, Recueil Dalloz, 1958.

G. Romanelli, *Rivista del diritto della navigazione*, 1959, I, pp. 256 et sv.

Alfredo Robles Alvarez de Sotomayor, *El contracto de Viaje combinado (El «forfait»)*, dans «Cuadernos monográficos», Instituto de Estudios Turísticos, Madrid 1966.

Vittorio Vitale, *Sulla natura giuridica del contratto di crociera turistica*, dans *Rivista del diritto della navigazione*, 1938, I, pp. 97 et sv.; *Sul contratto di crociera turistica*, *ibid.*, 1939, II, pp. 263 et sv.; *Contratti per crociere turistiche*, in *Giurisprudenza comparata di diritto commerciale, marittimo, aeronautico, industriale e d'autore*, 1942, VIII, pp. 138 et sv.

Jean-Pierre Wiswald, *Les agences de voyages*, Université de Lausanne, 1964.

Paul C. Wohlmuth, *The liability of Travel agents*, dans *Temple Law Quarterly*, vol. 40, n° 1, Fall 1966.

billets de transport de tous genres, des réservations d'hôtel, des places pour des excursions, visites de villes, musées, spectacles divers, etc.

Insensiblement, à cette activité secondaire s'est ajoutée une activité primaire d'organisation de voyages ou de séjours.

Ces voyages ou séjours furent tout d'abord organisés à la demande du client, puis, peu à peu, préparés d'avance et ensuite offerts au public. Ces derniers voyages, connus sous le nom de « voyages à forfait », bien que les voyages organisés à la demande des clients soient généralement tout aussi « forfaitaires », assurèrent définitivement le succès des agences de voyages.

En outre, les agents de voyages organisateurs ne font pas qu'organiser. Encore s'acquittent-ils souvent eux-mêmes d'un ou de plusieurs des services dont la somme constitue un voyage ou un séjour. Ainsi est-il fréquent qu'après avoir organisé un voyage, l'agent de voyages transporte lui-même ses clients au moyen d'un avion loué pour les déposer dans son propre hôtel où les voyageurs trouveront toutes les distractions qu'il exploite lui-même et toutes les excursions qu'il effectue au moyen de ses propres véhicules.

Cette complexité dans l'activité de l'agent de voyages, ne manque évidemment pas d'avoir sa répercussion sur le plan juridique, d'autant plus qu'il combine souvent des activités propres avec des activités comme intermédiaire.

Il est relativement facile de déterminer la position juridique de l'agent de voyages lorsqu'il n'agit pas comme intermédiaire même si, déjà en cette qualité, il effectue des opérations combinées : sa qualité d'« agent » sera aisément reconnue, du moins si l'on ne complique pas trop les choses en se demandant de qui, du client ou du fournisseur, l'agent de voyages peut bien être l'agent...

D'autre part, les difficultés ne seront pas grandes si l'agent de voyages accomplit lui-même une des prestations constitutives du voyage, tel le transport par exemple : sa position juridique sera déterminée alors par la fonction qu'il exerçait au moment où se produit l'incident qui va donner naissance à un litige avec son client.

Mais qu'en est-il lorsque l'agent de voyages s'engage envers son client à organiser un voyage au cours duquel il fera alterner des activités d'intermédiaire et de prestataire de services ou, plus encore, s'il borne son intervention à l'organisation proprement dite du voyage, tout en recourant aux services de tiers, hôteliers, transporteurs, etc., pour l'exécution de ce voyage ?

S'il survient un dommage quelconque au cours du transport ou du logement, l'agent de voyages en portera-t-il la responsabilité, même si ce n'est pas lui qui était transporteur ou hôtelier ?

Dans l'affirmative, quelle sera cette responsabilité ?

En cas de perte de bagages, le litige sera-t-il tranché comme s'il existait entre parties un contrat de transport ?

Le mauvais logement sera-t-il imputé à l'agent de voyages dans le cadre d'un contrat d'hôtellerie ?

En bref, l'agent de voyages et le client ont conclu un seul contrat par lequel, moyennant rémunération, le premier s'engageait à fournir au second un voyage avec tous ses accessoires.

En présence de ce contrat global faut-il, en cas de litige, scinder ce contrat de façon à faire réapparaître les diverses composantes ou, au contraire, maintenir au point de vue juridique, l'unité que le contrat avait incontestablement au point de vue économique ?

Au surplus, en admettant même qu'il soit possible de se raccrocher aux règles juridiques gouvernant les diverses opérations nées de la scission du contrat intervenu entre l'agent de voyages et son client, quelles sont les règles à appliquer lorsque le dommage est imputable à l'agent de voyages en tant qu'organisateur qui a mal préparé le voyage en omettant par exemple de s'assurer des correspondances nécessaires entre moyens de transport ou en se trompant de date dans la réservation d'une chambre d'hôtel ?

La détermination exacte de la nature du contrat est alors un problème qu'aucun juge ne peut éviter et qu'au contraire il lui faut pouvoir résoudre au moyen de règles aisément accessibles.

En a-t-il la possibilité ?

2. — *L'activité de l'agent de voyages n'est pas réglementée en droit privé.*

Force est bien de constater que les multiples points d'interrogation qui émaillent l'exposé qui précède ne trouvent aucun écho en droit positif.

Contrairement à ce qui se passe pour le statut de droit public, administratif, des agences de voyages qui tend à s'imposer dans des pays de plus en plus nombreux, il n'existe aucune législation de droit privé spécifique aux agences de voyages, ni nationale, ni internationale.

Même lorsqu'il existe, comme en Suisse, une législation propre au contrat d'agence, celle-ci ne couvre pas entièrement la notion que nous recherchons aujourd'hui.

Le « Reglamento de Agencias de Viajes » espagnol du 26 février 1963, tout en étant fragmentaire et en ne se prononçant pas

sur la nature des contrats, fournit cependant certains éléments permettant de déterminer les rapports entre l'agent de voyages et son client.

Un seul essai de réglementation générale semble avoir été tenté, en France, sous la forme d'un contrat de commission de transport de personnes qui, cependant, est toujours à l'état de projet.

3. — *L'activité de l'agent de voyages fait l'objet d'une jurisprudence variable.*

La jurisprudence est, jusqu'à présent, assez rare, ce qui tend à laisser supposer que la plupart des litiges se règlent à l'amiable et ne sont soumis aux Tribunaux que lorsque les intérêts en présence sont considérables.

A ce moment, les solutions auxquelles s'arrêtent les juges sont très variables, mais toutes ont cependant deux points communs, en ce qu'elles retiennent d'une part le caractère unique du contrat intervenu entre l'organisateur d'un voyage et son client, et témoignent d'autre part du désir d'indemniser celui-ci à tout prix en saisissant chaque occasion pour rendre l'organisateur responsable du bon déroulement du voyage.

Les jurisprudences française, belge et italienne sont analogues et se sont arrêtées tout d'abord à la notion de l'agent de voyages-transporteur.

Le contrat portant sur l'organisation d'un voyage prévoyant généralement un transport, les Tribunaux l'ont qualifié de contrat de transport avec l'obligation de sécurité que cela implique pour l'agent de voyages.

Par après, les juridictions se sont arrêtées à la notion de l'agent de voyages-mandataire, estimant que seul le contrat de mandat pouvait recouvrir, en une appellation unique, la complexité des rapports entre parties. Les agents de voyages étaient très heureux de cette solution puisqu'elle leur permettait de rédiger des clauses contractuelles les exonérant de toute responsabilité. C'était oublier qu'un mandataire est responsable de toutes ses fautes, si minimes soient-elles, et que les clauses de non-responsabilité ne sont pas valables en cas de faute lourde.

Inutile de dire que les Tribunaux eurent tôt fait de découvrir des fautes lourdes là où l'on avait plutôt tendance à ne voir qu'une faute légère.

Sa mutation de transporteur en mandataire avait d'autant moins profité à l'organisateur de voyages, que le mandataire ne jouit pas

de la limitation de responsabilité que les Conventions internationales ou les législations nationales reconnaissent généralement au transporteur.

Dans le dernier état de la jurisprudence évoquée, les Tribunaux admettent le caractère inadéquat de la qualification de mandataire comme de celle de transporteur attribuée à l'organisateur de voyages.

Lorsque l'agent de voyages fait plus que mettre des parties en présence en vendant des billets de transport ou de logement, lorsqu'il fait plus que transporter ses clients au moyen de ses véhicules, mais lorsqu'au contraire il s'engage à organiser lui-même des voyages comprenant toutes les prestations moyennant un prix forfaitaire, qu'il les effectue lui-même ou qu'il recourt pour leur exécution à des tiers, l'agent de voyages conclut un contrat nouveau qui, en raison de sa complexité, est un contrat « sui generis ».

En bref, le contrat intervenant entre l'agent de voyage et son client est unique, mais les juridictions se refusent de plus en plus à le qualifier davantage. La situation de l'agent de voyages n'en est pas améliorée pour autant puisque, dans l'exécution de ce contrat d'un genre nouveau, les Tribunaux constatent que le rôle essentiel des agences de voyages consiste précisément dans le fait d'avoir des correspondants éprouvés et compétents et d'agir en sorte que, grâce à leur expérience et à leurs relations, les services qu'elles ont promis se trouvent être prestés.

Bref, on se retrouve devant une obligation de résultat mise à charge de l'agent de voyages, sans limitation aucune.

A ce stade on rejoint la jurisprudence et la doctrine des Etats-Unis.

La responsabilité de l'agent de voyages américain peut être d'ordre extra-contractuel. A ce titre, les Tribunaux des Etats-Unis exigent qu'un professionnel comme un agent de voyages fasse preuve d'une prudence et d'une expérience spéciales pour sauvegarder les droits de ses clients.

Hors de cette responsabilité on se trouve, aux Etats-Unis comme en Europe, devant un problème de qualification des relations entre l'agent de voyages et son client, la structure unique de l'industrie du voyage et l'inadaptation des concepts légaux aux réalités des affaires interdisant de les classer dans aucun cadre préexistant.

C'est ainsi que l'application des principes de l'« agency », tout à fait insuffisants, paraît devoir être abandonnée au profit de relations contractuelles d'un type nouveau et par lesquelles l'agent de voyages est tenu d'accomplir tout ce que lui impose le contrat, expressément ou implicitement, répondant ainsi de sa faute appréciée d'autant plus sévèrement qu'il s'agit d'un professionnel.

De plus, les Tribunaux américains, eux aussi, font tout leur possible pour rendre dans la plupart des cas, inopérantes les clauses de non-responsabilité que les agents de voyages insèrent dans leurs documents.

Bref, par le refus des clauses de non-responsabilité, par l'appréciation sévère du comportement de l'agent de voyages professionnel et par l'obligation qui pèse sur celui-ci d'accomplir tout ce que le contrat lui impose, même implicitement, on se retrouve ici aussi devant une obligation de résultat qui n'ose pas dire son nom et ceci, sans limitation dans l'indemnité éventuellement due au voyageur préjudicié.

La jurisprudence américaine n'ira-t-elle pas plus loin encore ?

Se fondant sur un arrêt de la Cour Suprême d'Alabama qui met une obligation de résultat (« strict liability ») à charge d'un fournisseur de services, la doctrine américaine indique que les Tribunaux américains pourraient se demander s'il y a lieu de tenir l'agent de voyages pour moins responsable de la mauvaise exécution d'un voyage qu'un détaillant qui répond de l'imperfection des produits qu'il vend en emballages d'origine et dont il n'a pu contrôler l'état.

II. — OPPORTUNITE, OBJET, PORTEE ET CONTENU D'UNE CONVENTION INTERNATIONALE

1. — *L'opportunité* d'une Convention internationale portant sur les activités des agents de voyages ne fera aucun doute pour ceux qui ont eu la patience de suivre la première partie de ce Rapport.

Constatant la confusion qui caractérise actuellement les questions se rapportant à la situation juridique des agents de voyages, l'organe américain de la profession, « Travel Weekly », du 22 août 1967, sous la signature de M. Irwin Robinson, avouait que chaque année les agents de voyages payaient des milliers de dollars pour apaiser leurs clients, victimes de dommages réels ou imaginaires. En conclusion, il souhaitait la mise en chantier de mesures qui élimineraient le hasard qui mine actuellement la profession d'agent de voyages.

Que dire du client qui, victime d'un dommage et l'euphorie du voyage bien passée, se retrouve devant un certain nombre de « coupables » possibles, sans toutefois pouvoir déterminer qui réparera son préjudice, dans quelle mesure il sera réparé, ni même à quel Tribunal il devra s'adresser pour obtenir justice ?

Seule une loi a le pouvoir d'imposer des solutions équilibrées, tenant compte des intérêts en présence et dans la clarté.

2. — *L'objet* d'une Convention internationale devrait se limiter à la fixation des rapports entre les agents de voyages et leurs clients, abstraction faite des liens qui les unissent ou peuvent les unir aux tiers prestataires de services.

Si, en effet, un litige oppose l'agent de voyages ou son client au transporteur ou à l'hôtelier, ce différend pourra le plus souvent se résoudre par application des règles formant le droit commercial, soit national, soit international, y compris notamment les usages, comme il en existe en matière d'hôtellerie.

De toute façon, en admettant même que la nécessité se fasse sentir d'une réglementation internationale, par exemple en matière d'hôtellerie, une Convention consacrée aux agences de voyages ne serait pas le cadre approprié pour l'établir et pourrait au contraire affaiblir les chances d'une réglementation spécifique aux agences de voyages et à leurs rapports avec leurs clients.

3. — La *portée* d'une Convention internationale sur le statut privé des agents de voyages doit, en revanche, être aussi large que possible.

Si l'absence même de toute législation spécifique est évidemment de nature à rendre la confection d'une Convention internationale techniquement plus difficile, par l'absence de bases formelles sur lesquelles la Convention pourrait s'appuyer, cette absence même doit inciter les Etats à établir la plus grande uniformité possible, dans le plus grand nombre de questions relatives aux agences de voyages, au moyen de clauses impératives.

C'est pourquoi la Convention devrait s'étendre aussi bien aux opérations de voyages réalisées sur le territoire national que transfrontières.

De même, elle devrait régler toutes les activités des agents de voyages, tant en leur qualité d'intermédiaires que d'organiseurs de voyages, dans la mesure toutefois où une telle réglementation générale ne risque pas d'entrer en conflit avec des règles nationales ou internationales qui en rendraient l'adoption plus difficile sinon impossible.

4. — Le *contenu* de la Convention internationale devra être déterminé compte tenu à la fois des impératifs économiques et commerciaux et de l'évolution sociale telle qu'elle se traduit dans les décisions des tribunaux et les observations des auteurs spécialisés, de façon à présenter un ensemble le plus équilibré possible entre les intérêts des agents de voyages et ceux de leurs clients, ce qui est la meilleure manière de répondre à l'intérêt général.

III. — COMMENTAIRE DES ARTICLES

1. — CHAMP D'APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier

L'article premier contient les définitions :

a) Le projet de Convention crée un nouveau type de contrat, appelé « Contrat de voyage », que conclut avec son client aussi bien l'agent de voyages intermédiaire que l'agent de voyages organisateur.

b) Toutefois, les activités de l'un ou de l'autre type d'agent de voyages sont soigneusement distinguées :

L'agent de voyages intermédiaire est l'agent de voyages classique.

Il ne fait que mettre son client en rapport avec des tiers qui doivent fournir certaines prestations isolées de transport, d'hôtellerie, d'assurances, etc. Il se peut même que l'agent de voyages intermédiaire procure à son client un voyage tout organisé. Mais cette organisation n'est pas la sienne, il s'agit de celle d'un confrère qui, lui, est agent de voyages organisateur. L'agent de voyages conclut donc avec son client un « contrat d'intermédiaire de voyage » qui, parce qu'il porte sur des prestations simples, sera lui aussi dépourvu de complications.

L'agent de voyages organisateur est dans une situation toute différente.

Son client ne lui demande en effet pas telle ou telle prestation isolée, mais l'organisation d'un voyage suivant les modes de transport et d'hébergement les mieux appropriés et les formules les plus intéressantes, que le client est d'autant moins en mesure d'indiquer qu'il ignore les meilleures conditions en vigueur, qui sont souvent secrètes et nullement livrées au public.

Le client achète ainsi une « marchandise » toute préparée par son agent de voyages, absolument indépendante de ses composantes, et il ne lui viendrait aucunement à l'idée de contracter directement avec une série de transporteurs, d'hôteliers, des restaurateurs, des guides, de chauffeurs, etc., aussi lointains qu'inconnus.

L'agent de voyages conclut dans ce cas avec son client un contrat complexe, qui ne ressemble à nul autre et que le projet de

Convention qualifiée de « contrat d'organisation de voyage » en élaborant des règles qui lui sont applicables en propre.

Il va de soi qu'à ces deux attitudes absolument différentes de l'agent de voyages, correspondront des positions juridiques également fort éloignées l'une de l'autre, et les définitions proposées mettent l'accent sur cette distinction fondamentale.

c) La définition du contrat d'organisation de voyage indique que le contrat doit porter sur l'organisation d'un voyage ou d'un séjour comprenant un ensemble de prestations. Ce qui implique qu'il y ait combinaison d'au moins deux prestations, même si celles-ci sont de même nature.

D'une part, en effet, on ne peut parler d'« organisation » sans évoquer l'assemblage d'au moins deux objets distincts et, d'autre part, il convenait d'éviter d'inclure dans le champ d'application de la Convention ceux qui réalisent des prestations isolées, tels les transporteurs ou les hôteliers.

Cependant, l'exploitant d'autocar qui combine son propre transport avec la fourniture d'un repas en cours de route ou avec un autre mode de transport, fournit un voyage organisé au sens de la Convention.

Par le contrat d'intermédiaire de voyage par contre, l'agent de voyages procure à son client une prestation isolée à exécuter par un tiers et permettant d'accomplir un voyage ou un séjour. À ce titre, il délivrera des billets de transport, des bons de logement ou de restaurant, etc.

Mais il peut lui procurer, toujours en qualité d'intermédiaire, un voyage ou un séjour organisé par un autre agent de voyages, l'agent de voyages organisateur ou « tour operator ».

On peut se demander s'il était nécessaire de régler ce genre de contrat dans la Convention.

En effet, l'agent de voyages qui, comme intermédiaire, vend à la clientèle un voyage organisé ou un billet de transport est, en général, en tout premier lieu le représentant de l'agent qui organise le voyage ou du transporteur. Il s'agit donc de relations agent de voyages-prestataires de services, que nous avons délibérément laissées en dehors du champ d'application de la Convention.

Quelle est dès lors la raison d'être du « contrat d'intermédiaire de voyage » ?

Tout d'abord, c'est le contrat qui lie l'agent à son client toutes les fois qu'il est le représentant de ce seul client. Ainsi, lorsque l'agent de voyages retient une chambre d'hôtel ou une place de théâtre pour son client, il n'est en général ni le représentant de l'hôtelier ni celui de l'exploitant du théâtre mais du seul client. De

plus, lorsque l'agent de voyages, représentant attiré de la compagnie aérienne X ou de la société ferroviaire Z., délivre à son client un billet de la compagnie X ou de la société Z précitées, il agira également toujours dans la pratique comme représentant de son client qui, soit aura exigé un billet de la compagnie X ou Z, soit aura fait confiance à son agent pour lui trouver le transport le plus adéquat.

On imagine bien toutefois que l'existence d'une double représentation peut conduire à des conflits d'intérêts. Mais c'est là une raison supplémentaire pour déterminer les obligations de l'agent de voyages vis-à-vis de son client et protéger celui-ci en de telles situations.

d) La Convention vise non seulement les agents de voyages, quelle que soit leur spécialisation, mais encore toutes les personnes qui s'engagent à fournir à d'autres les prestations aux §§ 2 et 3 de l'article 1^{er}. Il était en effet essentiel de soumettre aux mêmes responsabilités que les agents de voyages professionnels, ceux qui prennent les mêmes engagements qu'eux, leur activité fût-elle accessoire ou non, professionnelle ou non.

Cette disposition ne diminue évidemment en rien les obligations qui peuvent résulter de réglementations administratives et qui subordonnent l'exercice des activités soumises à la Convention à des licences, par exemple.

e) Encore faut-il que toutes ces personnes concluent des contrats dans un but lucratif, dans le désir de réaliser un bénéfice. On a toutefois préféré éviter d'employer l'expression « à titre lucratif », de crainte de faire échapper à la Convention une série d'organisations précisément dites « sans but lucratif » ou « non commerciales » en raison de l'esprit social, culturel ou autre qui a présidé à leur création, ce qui ne les empêche d'ailleurs nullement de se livrer à des opérations destinées à leur laisser un bénéfice.

Mais la forme de la rémunération est indifférente : en espèces, en nature ou sous forme d'avantages même indirects.

C'est ainsi que l'on peut imaginer un employeur qui organiserait lui-même une croisière d'étude au profit de son personnel dirigeant et qui serait soumis aux obligations de la Convention, en raison de l'avantage indirect qu'il retire d'une telle méthode de perfectionnement de ses cadres.

Inversément, il existe des associations d'étudiants qui organisent au profit de leurs membres des voyages ou des séjours au simple prix de revient. Ne retirant aucun avantage, même indirect, d'une telle organisation, elles ne seraient pas soumises à la Convention.

f) Le terme « voyageur » qualifie toute personne qui bénéficie de l'engagement visé aux §§ 2 et 3 de l'article 1^{er}, soit qu'elle ait contracté elle-même, soit que l'on ait stipulé en sa faveur.

g) Enfin, le terme « personne » employé dans la Convention désigne aussi bien une personne physique que morale ou toute autre entité juridique reconnue.

Article 2

L'article 2 précise la portée de la Convention :

a) Compte tenu d'une part de la nature spéciale de l'activité des agences de voyages, qui est internationale pour sa plus grande partie, compte tenu d'autre part de l'absence de législations nationales spécifiques, il est opportun d'arriver à une unification aussi grande que possible, sans faire de distinction entre une activité purement nationale ou un champ d'action international de l'agence de voyages.

Il est à noter d'ailleurs que, dans les pays touristiques, les agences de voyages locales peuvent vendre des circuits purement nationaux non seulement à des étrangers de passage dans le pays, mais aussi à des agences de voyages étrangères qui les incorporent dans leurs propres voyages organisés. Ceci augmente encore considérablement l'intérêt d'une uniformisation de la réglementation applicable aux agences de voyages.

Le Comité d'Etude a donc estimé que la Convention devait s'appliquer aussi bien aux prestations nationales qu'internationales. Si un tel but ne pouvait être atteint, il a préféré laisser à la Convention diplomatique le soin de permettre aux Parties Contractantes de faire des réserves pour les contrats dont l'exécution ne devrait pas dépasser leurs frontières, émettant le vœu que, dans cette hypothèse, la Convention soit considérée comme une loi-modèle pour régir de tels contrats.

b) Restait cependant à déterminer le critère qui allait être pris en considération pour l'application de la Convention.

La Convention de Varsovie, la Convention de Bruxelles en matière de transport de passagers par mer, le projet de Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (C. V. R.), de même que le projet de Convention relative au contrat de commission de transport de marchandises prennent le point de départ et le point de destination comme critères d'applicabilité.

Ce qui distingue la Convention qui nous occupe, c'est que le point de départ et celui de destination se confondent le plus souvent en matière de voyages, de sorte que la prise en considération du critère territorial a conduit le Comité à retenir le lieu de l'établissement principal, de la résidence habituelle ou de l'« action » de l'agent de voyages.

Si donc l'agent de voyages a son établissement principal dans un pays contractant, le contrat qu'il conclut par l'intermédiaire d'une succursale située dans un pays même non contractant sera néanmoins soumis à la Convention.

Inversément, si l'établissement principal de l'agent de voyages n'est pas situé dans un pays contractant, mais que la succursale qui a conclu le contrat est établie dans un tel pays, la Convention s'appliquera également puisque l'agent de voyages « a agi en concluant le contrat dans un pays contractant ».

Cette expression utilisée au § 1^{er} de l'article 2 l'a été à dessein, pour éviter, dans la mesure du possible, les difficultés résultant de l'application de la « *lex loci contractus* » en cas de contrat conclu par correspondance.

c) Le Comité a voulu préciser le caractère général de la Convention sous un autre aspect encore : celui du domicile et de la nationalité des parties ainsi que du but qui les anime.

Ces critères sont absolument indifférents. Plus spécialement, les §§ 2 et 3 de l'article 2 indiquent que la Convention s'applique, quel que soit le but, touristique, d'affaires, de migration ou autre, du voyage ou du séjour.

Ainsi, elle s'appliquera également aux émigrants, aux travailleurs obligés de séjourner dans un pays autre que leur patrie. Toutefois, si des dispositions spéciales, plus favorables encore que celles prévues par la Convention trouvaient à s'appliquer, ce sont tout naturellement ces dispositions qui devraient profiter aux voyageurs pour lesquels elles ont été conçues. C'est notamment le cas, dans plusieurs pays, des émigrants en faveur desquels ont été prévues dès le XIX^e siècle des dispositions extrêmement précises et sévères.

2. — OBLIGATIONS GÉNÉRALES RÉSULTANT DES DEUX TYPES DE CONTRATS DE VOYAGES

Article 3

L'article 3 rappelle, adaptées aux agents de voyages, les obligations qui, d'après les principes généraux du droit, pèsent sur tous ceux qui gèrent les affaires d'autrui ; devoir de veiller à ses intérêts,

devoir de renseignement, devoir de suivre les instructions reçues, devoir de discrétion, diligence dans le choix des exécutants, remboursement des sommes perçues indûment.

Article 4

L'article 4 impose des obligations corrélatives au voyageur qui doit non seulement faciliter la tâche de celui auquel il se confie mais encore veiller à ce que, par son attitude, il ne lui cause aucun préjudice, notamment en provoquant des arrêts aux frontières pour défaut de visa, par des infractions à la réglementation sur les changes, pour défaut de vaccination, par exemple.

3. — LE CONTRAT D'ORGANISATION DE VOYAGE

Le contrat d'organisation de voyage fait l'objet des articles 5 à 15 du projet de Convention.

Articles 5, 6 et 7

Les articles 5, 6 et 7 traitent de la preuve de ce genre de contrat et, dans un souci de sécurité juridique évident, imposent à l'agent de voyages organisateur la délivrance au voyageur d'un écrit appelé « titre de voyage ».

Un tel écrit est actuellement d'usage dans la profession et son importance est encore accrue du fait que le contrat qui nous intéresse devient de plus en plus un contrat d'adhésion. Cette forme de contrat répond en fait à une double préoccupation : d'abord, un besoin de rationalisation qui permet une vente aisée des voyages ou séjours, même par correspondance, ensuite une uniformation des rapports contractuels entre le client et l'agent de voyages.

Encore faut-il, sans entraver cette forme pratique de contracter, la réglementer étroitement afin de maintenir l'équilibre des parties en présence.

Ce sera l'un des objets essentiels de cette Convention et la première manifestation en est la délivrance au client, sous la signature ou le cachet de l'agent de voyages, d'un titre de voyage déterminant en fait, aussi exactement que possible, la portée des engagements réciproques.

On remarquera, sous la lettre n) du § 1^{er} de l'article 6, la clause « paramount », tentative d'extension de la portée de la Convention, telle qu'elle figure déjà dans plusieurs textes préparés par UNIDROIT.

Le Comité a d'autre part voulu réduire le formalisme à sa plus stricte expression.

C'est ainsi que le § 2 de l'article 6 précise que dans la mesure où, comme c'est souvent le cas en matière de voyages organisés à l'avance, des programmes reprenant les points prévus à l'article 6 sont à la disposition du public, le titre de voyage pourra ne contenir qu'une simple référence au programme annonçant le voyage ou le séjour en cause.

Dans le cas d'un voyage ou séjour organisé à la demande du client, c'est le projet de voyage actuellement établi par l'agent de voyages organisateur sous forme de devis qui, accepté par le client, vaudra comme « instrumentum » constatant le contrat.

En un mot, peu importe la forme du titre de voyage qui peut, par exemple, être constitué d'un carnet à feuilles détachables, tel que les agents de voyages en remettent fréquemment à leur clients.

De même, en cas de voyage en groupe, la liste des voyageurs peut faire l'objet d'une annexe faisant partie intégrante du titre.

Par contre, et compte tenu de l'importance du titre de voyage, surtout pour le voyageur, l'article 7 prévoit que l'agent de voyages organisateur supportera les conséquences de son absence ou de son irrégularité en perdant le bénéfice de toutes les dispositions d'exonération ou de limitation de responsabilités que la Convention prévoit en sa faveur.

Article 8

L'article 8 consacre le droit pour le voyageur de se substituer une autre personne.

Une disposition expresse était nécessaire pour en établir la possibilité, en raison du caractère normalement « *intuitu personae* » de ce genre de contrat.

Toutefois, le droit de substitution est subordonné à trois conditions : il faut que le contrat ne l'interdise pas, que cela soit possible en vertu des dispositions qui régissent les prestations à effectuer dans le cadre du contrat et qu'enfin l'agent de voyages organisateur soit dédommagé de tous ses débours.

Article 9 et 10

Les articles 9 et 10 tendent à régler les situations assez fréquentes où l'une ou l'autre des parties au contrat désire renoncer au voyage qu'elle organise ou auquel elle participe.

Article 9

L'article 9 vise la résiliation du contrat par le voyageur.

Semblable résiliation est permise à condition de dédommager l'agent de voyages organisateur de tous ses débours et de lui payer en outre, à titre de perte de bénéfice et proportionnellement à la partie résiliée du contrat, une somme fixée forfaitairement à 10 % ou à 20 % du prix convenu au contrat.

Cette forme d'indemnisation forfaitaire, qui figure actuellement parmi les usages de la profession, est extrêmement pratique en ce que non seulement les parties savent d'avance quelles seront les conséquences d'une résiliation du contrat, mais encore en ce qu'elle évite les difficultés de la fixation du « *lucrum cessans* » et les procédures judiciaires qui s'ensuivent. Ces avantages compensent largement les inconvénients que l'on peut trouver à un système de fixation forfaitaire des dommages-intérêts.

Les débours dus à l'agent de voyages organisateur comprennent non seulement les sommes qu'il devra aux tiers transporteurs, hôteliers, etc. à la suite de la résiliation, mais encore ses propres frais généraux, notamment ceux que l'usage a consacrés sous forme de « *frais de constitution de dossier* ».

Les taux de 10 % et de 20 % correspondent au bénéfice présumé de l'agent de voyages dans l'organisation d'un voyage ou séjour individuel d'une part, d'un voyage ou séjour en groupe d'autre part. Ils ne sont pas dus en cas de force majeure, ni lorsque le voyageur a respecté un délai de quinze jours permettant normalement à l'agent de voyages de lui trouver un remplaçant, ni dans la mesure où, même après ce délai, un tel remplaçant a pu effectivement être trouvé.

Toutes les sommes dues à l'agent de voyages organisateur du chef de résiliation — dépenses augmentées des pertes de bénéfices — ne peuvent en aucun cas excéder le montant du prix convenu au contrat pour l'organisation du voyage ou du séjour auquel le voyageur a renoncé.

La notion de voyage ou séjour « en groupe » peut, dans la pratique, recouvrir deux situations de fait différentes en ce sens

qu'un groupe peut, soit se présenter constitué d'avance auprès de l'agent de voyages organisateur, soit être formé par celui-ci; dans ce dernier cas, on parle de voyage ou séjour « groupé ».

L'expression « en groupe » utilisée dans la Convention vise l'une et l'autre situation, l'existence d'un groupe, sous quelque forme qu'il se soit constitué, étant attestée par la mention sur le titre de voyage de l'indication visée à la lettre k) du § 1^{er} de l'article 6.

Article 10

L'article 10 traite de la résiliation du contrat par l'agent de voyages organisateur.

L'on sait que les conditions générales actuellement rédigées par les agents de voyages leur permettent habituellement de résilier unilatéralement le contrat, sans indemnité pour le voyageur.

A vrai dire, pareille clause, qui paraît outrancière, a été inspirée aux agents de voyages par le désir de se prémunir contre l'hypothèse où ils n'auraient pu réunir un certain nombre de personnes pour accomplir un voyage ou un séjour collectif, dont le prix extrêmement avantageux dépend précisément de la participation d'un nombre minimum de personnes.

Ainsi comprise, cette clause devient parfaitement défendable, et la supprimer reviendrait à brider la plupart des initiatives des agents de voyages et à condamner le système de voyages ou de séjours groupés à prix intéressant.

Ce serait une mesure anti-économique et anti-sociale.

Encore faut-il faire ressortir que c'est contre ce risque particulier que l'agent de voyages veut se prémunir et, dans cette optique, la clause absolument générale insérée par les agents de voyages dans leurs contrats est à proscrire au profit d'une formule plus précise.

C'est ce que fait l'article 10 du projet de Convention qui donne à l'agent de voyages organisateur le droit de résilier le contrat dans le seul cas où n'a pas été réuni le nombre minimum de personnes mentionné au titre de voyage conformément au littéra k) du § 1^{er} de l'article 6, et à la condition que le voyageur ait été averti au moins dix jours d'avance.

Moyennant cette double publicité destinée à éviter toute surprise dans le chef du voyageur, le droit de l'agent de voyages organisateur s'exerce sans indemnité.

Article 11

L'article 11 est relatif au prix convenu au contrat d'organisation de voyage.

Conformément à la nature du contrat, et ainsi que le précise le littéra 1) du § 1^{er} de l'article 6, ce prix est nécessairement global.

En outre, toujours conformément à la nature du contrat et à la pratique de la profession, le prix est non seulement global et convenu d'avance, mais est aussi forfaitaire. C'est ce qui a d'ailleurs donné lieu à l'expression courante de « voyage à forfait ».

En réalité, les conditions générales des agents de voyages contiennent souvent une clause permettant la revision du prix convenu, notamment à l'occasion de la hausse des prestations.

Le Comité, tout en soulignant le caractère forfaitaire de principe du prix global convenu, s'est cependant rallié à la pratique des affaires en permettant de prévoir d'avance au contrat une augmentation de prix dans deux cas précis : variations dans les cours de change et modifications dans les tarifs des prestataires de services.

Cette solution se défend car le caractère forfaitaire strict du prix peut inciter les agents de voyages organisateurs à en « forcer » le montant, parfois indûment, pour se prémunir contre des variations de cours de change ou de tarifs, purement hypothétiques.

Une augmentation de prix peut même se justifier par une modification dans les tarifs de certaines prestations que l'agent de voyages organisateur effectue lui-même. Encore faut-il que cette modification ne lui soit pas personnelle, qu'elle ait un caractère suffisamment général pour qu'on puisse parler de modifications dans les « tarifs ».

Le § 2 garantit toutefois le voyageur contre une hausse des prix (plus de 10 %) qui dépasserait ses prévisions raisonnables, en lui donnant dans ce cas, le droit de résilier le contrat.

Articles 12, 13, et 14

Les articles 12, 13 et 14 traitent de la responsabilité de l'organisateur de voyages.

Article 12

L'article 12 précise les personnes dont l'organisateur de voyages répond.

Cette disposition est semblable à celle qui se retrouve dans la plupart des textes préparés par UNIDROIT. On remarquera que l'organisateur de voyages répond non seulement des actes de ses proposés, mais également de ceux de ses représentants, c'est-à-dire notamment des détaillants auxquels il confie la vente au public des voyages qu'il a organisés.

Cette disposition ne modifie rien quant à la preuve. C'est le voyageur qui doit prouver la qualité de préposé ou de représentant de l'organisateur de voyages de celui qui lui a causé un préjudice, de même que le fait que ce préposé ou représentant agissait dans l'exercice de ses fonctions.

Dans ce domaine, cependant, l'organisateur de voyages devra faire preuve d'une prudence accrue en raison de la théorie de l'apparence, facilement reçue par les Tribunaux.

Article 13

L'article 13 vise la responsabilité du fait personnel.

a) Le contrat d'organisation de voyage impose à l'agent de voyages d'organiser un voyage ou un séjour, c'est-à-dire de le convoier, de le préparer et de veiller à sa réalisation.

Il arrive toutefois assez souvent que l'organisateur d'un voyage ou d'un séjour se charge également de son exécution au moyen de ses propres véhicules, dans ses hôtels, etc.

b) Le § 1^{er} rend l'organisateur de voyages responsables de son fait personnel, de tout ce qu'il fait lui-même (ou par l'intermédiaire de ses préposés et représentants), sans distinguer entre les faits qui relèvent de l'organisation et ceux qui ont trait à l'exécution du voyage ou du séjour.

Par contre, cette distinction réapparaîtra dans les paragraphes suivants, lorsqu'il s'agira d'établir les conditions de la responsabilité de l'organisateur de voyages.

On remarquera que l'organisateur de voyages répond notamment du préjudice causé « en relation » avec les prestations résultant du contrat. Le Comité a voulu marquer ainsi que le préjudice qui doit être réparé est non seulement celui occasionné par l'exécution ou l'inexécution des prestations décrites au contrat, mais aussi celui provoqué par tout ce qui se rapporte à ces prestations (par exemple : maladie occasionnée par un rafraîchissement non prévu au contrat, mais accessoire d'un transport aérien; chute du voyageur occasionnée par un tapis troué dans le couloir de l'hôtel où il loge).

c) Le § 2 vise la mission d'organisation de l'agent de voyages; celui-ci n'organise pas le voyage ou le séjour, ou bien il l'organise en combinant mal les diverses prestations qui le composent, ou bien il omet de fournir une des prestations prévues ou encore, s'il la fournit, la prestation ne répond pas à l'attente du client au point de vue du confort ou de l'agrément.

En bref, ce n'est pas l'exécution des prestations qui est mise en cause, mais leur conception ou leur combinaison, c'est-à-dire la responsabilité de l'organisateur en tant que tel.

Le point de savoir si l'agent de voyages avait, en tant qu'organisateur, une obligation de résultat ou simplement de moyen, était un des plus difficiles à résoudre.

La solution proposée est celle qui se retrouve dans l'article 15 du projet de Convention relative au contrat de commission en matière de transport international de marchandises.

Cette solution est un moyen terme qui maintient le principe de la responsabilité de l'organisateur de voyages basée sur la faute, la charge de la preuve de la cause étrangère libératoire (guerres, grèves, insurrections et tous cas fortuits ou de force majeure notamment), incombant cependant à l'organisateur de voyages.

D'autre part seule pourra être imputée à l'organisateur de voyages, la faute que n'aurait pas commise un professionnel diligent.

Cette solution paraît de nature à concilier les divers intérêts en présence : le respect des droits du voyageur, souvent désarmé au cours du périple qu'on lui fait accomplir, le souci de ne pas trop charger l'organisateur de voyages qui supporte malgré tout des aléas considérables et dont la position de fait est assez semblable, à cet égard, à celle du commissionnaire.

Ce système a d'autre part l'avantage de se rapprocher de celui adopté par la Convention de Varsovie sur les transports aériens (article 20, 1), par la Convention additionnelle à la C. I. V. (article 2) et par le projet de Convention C. V. R. (article 12).

Toutefois, contrairement à ce que prévoyait celle-ci (article 13 à 18), et s'inspirant de la Convention de Varsovie (article 24), le Comité a réservé la question de la détermination des personnes ayant le droit d'agir contre l'organisateur de voyages de même que la fixation de leurs droits respectifs.

De toute façon, l'indemnité due par l'organisateur de voyages est limitée au préjudice subi, avec des maxima que le Comité a proposés, tout en laissant leur fixation définitive à la Conférence diplomatique.

d) Le § 3 règle l'hypothèse de l'exécution par l'organisateur de voyages lui-même (ou par des personnes à son service) d'une des prestations permettant d'effectuer le voyage ou le séjour.

Si la responsabilité de l'organisateur de voyages est mise en cause à l'occasion, par exemple, d'un transport qu'il exécute, il n'y a aucune raison particulière de déroger aux dispositions qui fixent la responsabilité d'un transporteur ordinaire.

Une simple règle de renvoi suffit donc à rendre l'organisateur de voyages qui exécute un transport, responsable dans les mêmes conditions que tout transporteur qui se trouverait dans une situation analogue.

De même, la situation juridique de l'organisateur de voyages qui loge ses clients sera exactement la même que celle d'un hôtelier ordinaire.

Article 14

L'article 14 organise la responsabilité du fait d'autrui.

a) La réalisation d'un voyage ou d'un séjour peut faire apparaître un tiers, lorsque l'organisateur fait appel à un hôtelier, un transporteur, un guide, un entrepreneur de spectacles pour exécuter une des prestations comprises dans le voyage ou le séjour qu'il a organisé et qu'il n'exécute pas lui-même.

Dans ce cas, le projet de Convention décide que l'organisateur de voyages « répond » du préjudice causé au voyageur à l'occasion de cette exécution, exactement dans les mêmes conditions et avec les mêmes limitations que s'il avait exécuté la prestation lui-même.

b) Cette conception va à l'encontre des dispositions contenues d'une façon à peu près constante dans les conditions générales fixées par les agents de voyages et suivant lesquelles ceux-ci ne sont que des intermédiaires entre le client d'une part, les prestataires de services d'autre part et, à ce titre, ne répondent pas des fautes commises par ces derniers.

Les objections possibles au système proposé peuvent d'ailleurs être d'ordre théorique, pratique et d'équité.

Théoriquement, la responsabilité pour une faute commise par un tiers est exceptionnelle dans les systèmes juridiques.

Pratiquement, cette responsabilité pour fait d'autrui a pour résultat que les clients vont mettre en cause l'organisateur du voyage, plutôt que de s'adresser directement et uniquement à celui qui a effectué la prestation et dont la faute est à l'origine du dommage.

Enfin du point de vue de l'équité, le voyageur doit-il se trouver, en s'adressant à un organisateur de voyages, dans une situation plus favorable que s'il avait organisé lui-même son voyage ou son séjour ?

c) Envisagée tant du point de vue théorique que pratique, la responsabilité de l'organisateur de voyages pour les fautes de ceux auxquels il recourt pour l'exécution ressort de l'attitude des Tribunaux qui, ainsi qu'on l'a déjà dit, recherchent toutes les occasions de rendre l'agent de voyages responsable des dommages subis par le client. Pour ce faire, les Tribunaux, ainsi d'ailleurs que la doctrine, ne manquent pas d'arguments juridiques, telle la comparaison avec les responsabilités ordinaires de l'entrepreneur ou du vendeur auxquels ils assimilent parfois l'agent de voyages.

La situation la plus mauvaise de l'agent de voyages est précisément créée lorsque les Tribunaux lui appliquent la qualification d' « intermédiaire » qu'il présente lui-même.

L'intermédiaire répond toujours de sa gestion, et il est d'autant plus facile de le rendre responsable qu'il s'agit d'un professionnel salarié dont les Tribunaux n'admettent généralement pas les clauses de non-responsabilité qu'il insère dans ses contrats.

L'expérience montre que l'agent de voyages est donc presque toujours rendu responsable du fait d'autrui, non pas directement, mais par un détour, en ce sens que c'est sa responsabilité personnelle d'intermédiaire qui est mise en cause, pour avoir mal choisi l'exécutant responsable, et cette responsabilité de l'agent de voyages n'a pas de limite.

Une Convention qui irait à l'encontre d'une solution aussi discutable soit-elle mais qui repose sur une puissante base sociologique, n'aurait aucune chance de succès.

Le but du Comité a été de rechercher une solution équitable pour toutes les parties, clients comme agents de voyages et il n'a pas hésité à consacrer la responsabilité de l'organisateur de voyages, tout en définissant sa position juridique et en lui permettant de mesurer exactement ses risques.

Il résulte de l'article 14, § 1^{er}, que l'organisateur de voyages, contrairement à ce qui est actuellement, ne sera jamais plus responsable que celui qui a commis la faute.

Sa responsabilité sera tout d'abord déterminée exactement par les règles résultant des Conventions de Varsovie et de La Haye, de la Convention additionnelle à la C. I. V., de la Convention de Bruxelles sur le transport de passagers par mer, bientôt de la C. V. R., etc. et des autres règles impératives régissant la prestation qui est à l'origine du dommage.

Dans les domaines où il n'existe pas de telles règles impératives, comme en matière d'hôtellerie par exemple, l'organisateur de voyages pourra légitimement se prévaloir des clauses de non-responsabilité valablement stipulées par ceux qui doivent effectuer les prestations comprises dans le voyage ou le séjour.

Enfin, dans la mesure où la responsabilité du tiers entraînant celle de l'organisateur de voyages ne serait pas limitée par application des règles mentionnées, le § 2 de l'article 14 prévoit de toute façon une limite au risque de l'organisateur de voyages.

Ainsi définie et limitée, de quelle nature est la responsabilité de l'organisateur de voyages ?

Elle est précisée par les §§ 3 et 4 de l'article 14 qui :

1) donne à l'organisateur de voyages qui a indemnisé le voyageur un droit de recours contre le tiers prestataire de services;

2) maintient au voyageur son droit de recours direct contre le tiers prestataire de services.

En d'autres termes, la responsabilité mise à charge de l'organisateur de voyages revient à une obligation de garantie, de sorte que l'article 14 consiste en somme à ne faire peser sur lui qu'une responsabilité de mauvais choix.

Non seulement donc la Convention définit et limite la responsabilité de l'organisateur de voyages, mais elle fait en sorte qu'un professionnel diligent, qui a bien choisi des sous-traitants sérieux et solvables, ne risque absolument rien, puisque son droit de recours lui permet de récupérer aisément ce qu'il aurait dû payer pour indemniser son client.

d) L'objection suivant laquelle le voyageur trouve dans la Convention un régime plus favorable que s'il avait organisé lui-même son voyage ou son séjour, est évidemment insoutenable.

Tout d'abord, il est normal de voyager ou de séjourner que le voyageur est incapable d'organiser lui-même dans des conditions aussi favorables. Jamais il n'obtiendra les moyens de transport, les hôtels, les distractions ni surtout les prix que seul peut lui offrir l'organisateur de voyages qui est ainsi, bien souvent, un intermédiaire obligé.

De toute manière le client qui s'adresse à son agent de voyages le fait précisément dans l'espoir d'obtenir plus de garantie que celle que peuvent lui donner ses propres moyens.

Le décevoir dans son attente serait une attitude non seulement indéfendable sur le plan juridique et social, mais en outre une grave erreur sur le plan commercial. L'importance de l'organisateur de

voyages sera finalement mesurée aux « services » qu'il peut offrir, en ce compris la garantie de bonne fin des obligations qu'il contracte.

En cela le projet, tout en préservant la situation des clients a l'ambition de ne pas négliger les intérêts bien compris des agents de voyages.

Article 15

L'article 15 concerne la responsabilité du voyageur et le rend responsable vis-à-vis de l'organisateur de voyages de tout dommage qu'il peut occasionner par une conduite anormale.

4. — LE CONTRAT D'INTERMEDIAIRE DE VOYAGES

Articles 16 à 22

Le contrat d'intermédiaire de voyages fait l'objet des articles 16 à 22 du projet de Convention.

Article 16

L'article 16 établit la position juridique de l'intermédiaire de voyages.

Il s'agit de l'agent de voyages classique qui représente soit le client, soit le fournisseur mais qui, de toute manière, conclut ses contrats directement au nom du voyageur et des prestataires de services.

Les règles que la Convention lui applique cadrent parfaitement avec le projet de loi uniforme sur la représentation en matière de droit privé dans les rapports internationaux, élaboré par UNIDROIT (U. D. P. 1961, Et/XIX, Doc. 43), tant en ce qui concerne la constitution du mandat que ses effets, notamment.

Articles 17 et 18

Les articles 17 et 18, qui organisent la preuve, correspondent pour le contrat d'intermédiaire de voyages aux dispositions prévues par les articles 5, 6 et 7 pour le contrat d'organisation de voyage.

Lorsque le contrat d'intermédiaire de voyages porte sur un voyage ou un séjour organisé par un tiers (organisateur de voyages), il s'agit en réalité d'un contrat d'organisation de voyages intervenant directement entre l'organisateur de voyages et le client à l'intervention de l'intermédiaire.

Le contrat d'intermédiaire de voyages sera donc suffisamment prouvé en l'occurrence par le titre de voyage prévu par l'article 5, délivré par l'intermédiaire, et portant mention de l'intervention de ce dernier.

Lorsque le contrat porte sur la fourniture de prestations isolées, la remise des documents relatifs à ces prestations portant la marque de l'intermédiaire de voyages, ainsi que l'indication de la somme perçue pour chaque prestation et de la clause « paramount » figurant sur ces documents ou sur tout autre document commercial, constitueront à suffisance la preuve du contrat.

Ici également l'intermédiaire de voyages supportera les conséquences de la violation de ses obligations, avec cette particularité que celui qui ne respecte pas les modalités de preuve en matière de voyage ou de séjour organisé sera considéré comme en étant lui-même l'organisateur.

C'est la consécration de la théorie de l'apparence.

Article 19

L'article 19 permet la résiliation du contrat par le voyageur à condition qu'il paie les sommes dues à l'organisateur du voyage conformément à l'article 9 ou les sommes dues aux divers prestataires de services, si le contrat portait sur la fourniture de prestations isolées.

En outre, le voyageur doit à l'intermédiaire de voyages ses autres dépenses, notamment pour frais de constitution de dossier.

Par contre, l'intermédiaire n'a droit à aucune indemnité pour manque à gagner.

Les discussions qui ont entouré cet article ont montré en effet que la situation de l'agent de voyages intermédiaire était très variable dans ses rapports avec ses fournisseurs.

S'il « vend » un voyage organisé par un tiers, il est rémunéré par une « commission » qui lui est ristournée par ce tiers. Celui-ci effectuera ce paiement, en cas de résiliation par le voyageur, sur les montants qui lui sont alloués en vertu de l'article 9, de sorte qu'aucune indemnité spéciale ne doit être prévue pour l'intermédiaire.

S'il « vend » des billets de transport ou d'hébergement, diverses solutions sont pratiquées. Tantôt le transporteur paie la « commission » due à l'intermédiaire de voyages, même en cas de résiliation du contrat de transport. Tantôt la résiliation enlève à l'intermédiaire de voyages toute rémunération.

Le Comité a estimé impossible de régler ces diverses situations qui, étant trop dépendantes des relations entre l'intermédiaire et les fournisseurs, doivent trouver une solution dans le cadre de ces relations étrangères à la présente Convention.

Articles 20 à 22

Les articles 20 à 22 traitent de la responsabilité de l'intermédiaire de voyages.

Article 20

L'article 20 qui précise les personnes dont l'intermédiaire de voyages répond, correspond à l'article 12.

Article 21

L'article 21 fixe la responsabilité de l'intermédiaire de voyages, qui répond des fautes qu'il commet dans sa gestion, la charge de la preuve incombant au voyageur et le maximum de l'indemnité due étant de 10.000 francs.

Article 22

L'article 22 limite la responsabilité de l'intermédiaire de voyages au fait personnel. En sa qualité de simple intermédiaire, l'agent de voyages ne peut être rendu responsable de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite des prestations qui font l'objet du contrat.

A ce principe fondamental, le projet prévoit cependant une exception lorsque c'est l'intermédiaire qui, en fait, a eu le choix de celui qui doit effectuer la prestation.

Il a estimé que, dans ce cas, l'intermédiaire de voyages doit répondre de ce prestataire, sa responsabilité étant toutefois limitée au cas d'insolvabilité ou d'incapacité notoire de celui-ci.

Ainsi, l'intermédiaire de voyages devra s'abstenir de conseiller à son client l'utilisation d'une ligne aérienne exploitée par une compagnie dont la solvabilité est douteuse et qui n'est pas couverte par une assurance.

C'est ce que dispose le § 2 de l'article 22 avec la conséquence que la responsabilité de l'intermédiaire de voyages dans ce cas particulier ne sera pas limitée conformément au § 2 de l'article 21, mais conformément à ce que dispose l'article 14 pour l'organisateur de voyages.

La responsabilité, à base de « mauvais choix », est en effet la même dans les deux cas.

5. — DISPOSITIONS COMMUNES

Articles 23 à 28

Les dispositions communes qui s'appliquent aux deux genres de contrats analysés, font l'objet des dispositions reprises aux articles 23 à 28.

Article 23

L'article 23 précise la valeur des indemnités en choisissant comme référence le véritable franc or dont font usage les plus récentes Conventions.

Article 24

L'article 24 relatif au calcul des dommages-intérêts s'inspire en ses §§ 1 et 2 de l'article 9 de la Convention additionnelle à la C. I. V., tandis que son § 3 correspond à l'article 6, 1^o, de la Convention de Bruxelles sur le transport de passagers par mer et à l'article 38 du projet de Convention C. V. R. A noter que les intérêts ne se rapportent qu'aux indemnités dues pour la réparation d'un préjudice, et non aux sommes dont l'agent de voyages doit le remboursement en vertu de l'article 3, § 2, e).

Article 25

L'article 25 relatif aux actions extra-contractuelles, qui tient compte du fait que certaines législations permettent de telles actions, même entre parties liées par un contrat, est reprise de la Convention de Varsovie (article 24, 1), de la Convention de Bruxelles (article 10, 1^o), de la Convention additionnelle à la C. I. V. (article 12) ainsi que du projet de C. V. R. (article 33).

Article 26

L'article 26 envisage la situation des personnes dont l'agent de voyages répond, en les faisant bénéficier du même régime de responsabilité que l'agent de voyages lui-même, le cumul des dommages-intérêts, à quelque titre qu'ils soient dus, ne pouvant avoir pour effet le dépassement des limites fixées par le projet et qui sont absolues.

Semblable disposition se retrouve à l'article 25-A de la Convention de Varsovie, tel qu'il a été modifié par le Protocole de La Haye, à l'article 12 de la Convention de Bruxelles, à l'article 12 de la Convention additionnelle à la C. I. V. et à l'article 35, 1 et 3 du projet de C. V. R.

Article 27

L'article 27 vise les cas de faute lourde et de dol, soit de l'agent de voyages lui-même, soit de ceux dont il répond. Suivant un principe fondamental de droit, aucune exonération ni limitation de responsabilité ne peut être invoquée dans ces hypothèses.

Quoique la Convention additionnelle à la C. I. V. (article 8) se borne à viser la faute lourde et le dol, une périphrase empruntée à l'article 34 du projet C. V. R. a été reprise ici pour essayer de préciser les notions qui peuvent faire l'objet d'interprétations divergentes dans des pays différents et même entre les différentes juridictions d'un même pays. A noter que l'article 25-A de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye de même que l'article 7 de la Convention de Bruxelles emploient une autre périphrase, à savoir : « soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ».

Le § 2 de l'article 27 précise que lorsqu'il s'agit d'apprécier le comportement de l'agent de voyages ou d'une personne dont il répond, ce sont les définitions données par les règles visées à l'article 13, § 3 qui, lorsqu'elles sont applicables, prévalent sur les définitions du présent article 27, du moins si elles sont impératives.

Article 28

L'article 28 réserve la responsabilité des tiers en rappelant que le voyageur conserve tous ses droits contre eux, indépendamment de la responsabilité de l'agent de voyages telle que la fixe le projet, tant en sa qualité d'organisateur que d'intermédiaire de voyages.

6. — ACTIONS EN JUSTICE

Articles 29 à 32

Les actions en justice auxquelles peuvent donner lieu les contrats visés par le projet sont traitées aux articles 29 à 32.

Articles 29

L'article 29 relatif à la compétence s'inspire de l'article 38 du projet de Convention relative au contrat de commission de marchandises ainsi que du dernier état de l'article 41 du projet de C. V. R.

Toutefois, le Comité a estimé qu'en dehors des juridictions des pays contractants désignés par les parties, seuls devaient être compétents les Tribunaux du pays où le défendeur possède un établissement ou sa résidence habituelle.

De plus, le Comité a décidé de ne pas reprendre les dispositions relatives à l'exécution des jugements et à la caution judicatum solvi qui figurent dans d'autres Conventions ou projets de Conventions.

Article 30

L'article 30 traite de l'arbitrage qui n'est autorisé que si la clause qui le prévoit *d'avance* impose l'application des règles fixées par le projet.

Cette disposition n'empêche toutefois pas qu'un Tribunal arbitral applique d'autres règles, pourvu que le recours à l'arbitrage ait été convenu après les faits qui ont donné naissance au litige.

Article 31

L'article 31 fixe les règles relatives à la prescription des actions et s'inspire de l'article 17 de la Convention additionnelle à la C. I. V. et de l'article 42 du projet de C. V. R.

Un délai de prescription fixé uniformément à un an, ou à deux ans en cas de décès, paraît suffisant.

D'une part, en effet, l'article 32, 1^o, donne plus de possibilités au voyageur, lorsque l'agent de voyages effectuée lui-même les prestations prévues au contrat.

D'autre part, lorsque les prestations sont effectuées par un tiers, le voyageur conserve une action contre celui-ci conformément aux règles qui régissent ces prestations (articles 14, § 4 et 28).

Enfin, le fait que le délai de prescription prévue pour les actions contre l'agent de voyages soit le même, ou qu'il soit plus court, que celui qui gouverne les actions contre les transporteurs aériens, maritimes, routiers ou ferroviaires, conformément respectivement à la Convention de Varsovie, à la Convention de Bruxelles, au projet de C. V. R. et à la Convention additionnelle à la C. I. V., facilitera le règlement des litiges entre voyageurs et agents de voyages en permettant un recours aisé de ceux-ci contre les tiers qui devaient exécuter les prestations prévues au contrat.

Le § 5 de l'article dispose que la suppression et l'interruption de la prescription sont soumises aux dispositions qui régissent cette matière dans la loi de l'Etat auquel appartient la juridiction saisie, c'est-à-dire en excluant les règles du droit international privé de cet Etat.

Plusieurs membres du Comité ont cependant proposé de ne maintenir que la substance du § 1^{er} de l'article 31, sous la forme d'une déchéance.

De la sorte, le délai d'action ne serait pas prolongé en cas de décès du voyageur, et la détermination des autres règles relatives à la procédure seraient laissées à la loi du tribunal saisi.

Article 32

L'article 32 prévoit quelques dispositions particulières au cas où l'agent de voyages répond de l'inexécution ou de l'exécution imparfaite des prestations prévues au contrat.

Conformément au 1^o de l'article, lorsqu'un organisateur de voyages exécute lui-même une prestation régie par des règles de droit impératif, ce sont ces dispositions qui règlent intégralement les questions de compétence et de procédure, même si elles sont incomplètes sur certains points, sans aucun recours aux dispositions des articles 29 à 31 du projet. Ceci dans un but de simplification et de clarification des situations juridiques qui pourraient, sinon, être régies totalement ou partiellement par des règles impératives contractuelles.

Lorsque la prestation dont l'organisateur ou l'intermédiaire de voyages reste responsable est exécutée par un tiers, les articles 29 à 31 s'appliquent aux recours dont l'agent de voyages peut faire l'objet, avec le correctif apporté par le 2^o de l'article et suivant lequel l'agent de voyages dispose de la faculté d'appeler le prestataire de services en garantie, conformément à la loi de la juridiction saisie, réglant cette matière.

Des membres du Comité ont proposé soit la suppression totale de cet article, soit le maintien de son seul 1^o.

7. — NULLITE DES STIPULATIONS CONTRAIRES A LA CONVENTION

Article 33

La mesure de l'applicabilité de la Convention fait l'objet de son article 33 qui dispose que ses clauses sont impératives, et prohibe certains procédés destinés à affaiblir cette force obligatoire.

8. — CLAUSES FINALES ET PROTOCOLE DE SIGNATURE

Le Comité d'Étude ne s'est pas penché sur la question des clauses finales de la Convention, dont il a laissé l'élaboration à la Conférence diplomatique.

Par contre, il a cru opportun de préparer un Protocole de Signature concernant l'assurance obligatoire.

Cette question avait été soulevée par un membre du Conseil de Direction d'UNIDROIT, au cours des discussions qui ont entouré le rapport préliminaire introduit au sujet du présent projet de Convention.

Elle paraît d'autant plus judicieuse qu'actuellement déjà, les pays qui ont mis en vigueur un statut de droit public des agences de voyages, ont souvent subordonné leur fonctionnement à la constitution d'une garantie financière ou d'un « cautionnement ». L'introduction d'une assurance obligatoire ne ferait donc que généraliser une pratique déjà en cours.

Le Comité a estimé toutefois devoir éviter de créer des obstacles en imposant des engagements trop contraignants aux États, et a limité la portée du Protocole de signature à l'obligation d'examiner la possibilité d'introduire l'assurance de la responsabilité des agents de voyages telle qu'elle résulte de la Convention.