

■ Droit/Recht

Droit de la circulation routière et nouvelles technologies

Gaétan Droz

Systèmes d'aide à la conduite et autres technologies de la voiture de demain

Martial Giobellina

L'homologation de nouveaux systèmes techniques routiers et la problématique des voitures intelligentes

Sébastien Fanti/Cédric Mizel

Quelles responsabilités pénales en cas de dysfonctionnements techniques

Yvan Jeanneret

Le recours de l'assurance RC du détenteur contre le constructeur en cas de dysfonctionnement d'un système d'aide à la conduite de véhicule

Christoph Müller/Jonathan Gretillat

Technologies embarquées et prévention du crime: quelques considérations criminologiques

André Kuhn

Moyens de preuve techniques et appréciation des preuves lors de la reconstruction d'accidents de la route

Joëlle Vuille/Jörg Arnold

Les systèmes d'aide à la conduite comme éléments déresponsabilisants

Gerda Fellay

Vol de véhicules: quand la technologie se met au service des voleurs

Raphaël Arn/Sylvain Gischig

Werkstattgespräche

Verfahren zur Erkennung von Fahruntfähigkeit

Marina Marty

■ Praxis

Problematik des Eintrags eines verkürzten medizinischen Kontrollintervalls mittels Code 101 im Führerausweis

Marina Marty

Herausgeber

Hans Giger
Edit Seidl

Beirat

Daniel Blumer
Brigitte Buhmann
Beat Hensler
Thierry Luterbacher
Peter-Martin Meier
Adolf Ogi
Frank Th. Petermann
Evalotta Samuelsson
Herbert Schambeck
Ivo Schwander
Michael Thali
Hugo Tschirky
Urs Wernli
Willi Wismer

Schriftleitung

Edit Seidl
André Kuhn

Le recours de l'assurance RC du détenteur contre le constructeur en cas de dysfonctionnement d'un système d'aide à la conduite de véhicule

Cette contribution examine comment le droit suisse appréhende, en cas de dysfonctionnement d'un système d'aide à la conduite, la responsabilité du détenteur et celle du constructeur du véhicule impliqué. Elle répond notamment à la question de savoir si dans cette hypothèse, le régime de la responsabilité du fait des produits peut être appliqué au constructeur automobile. Cette contribution approfondit également les possibilités d'action récursoire de l'assurance RC du détenteur contre le constructeur automobile. Elle s'interroge finalement sur les conséquences en matière de responsabilité civile d'une automatisation et d'une autonomisation croissantes de nos véhicules: est-ce que le probable déplacement progressif de la responsabilité du détenteur vers celle du constructeur est véritablement justifié?



Christoph Müller*



Jonathan Gretillat**

Sommaire

1. Introduction
2. Notion de «dysfonctionnement technique»
3. Responsabilité du détenteur de véhicule
4. Responsabilité du constructeur du véhicule
 - 4.1 Responsabilité du fait des produits
 - 4.2 Conditions
 - 4.3 Exceptions et limites
 - 4.4 Synthèse intermédiaire
5. Solidarité en cas de pluralité de responsables
6. Droit de recours de l'assurance RC
 - 6.1 Principe
 - 6.2 Droit de recours proprement dit (60 al. 2 et 61 al. 1 LCR)
 - 6.3 Action récursoire en cas de «solidarité» imparfaite (51 CO)
 - 6.4 Subrogation (72 al. 1 LCA)
 - 6.5 Révision en cours de la LCA
7. Rappel de véhicules
8. Conclusions

1. Introduction

Le domaine de la conduite automobile connaît depuis quelques années une importante évolution technologique. Des systèmes d'aide à la conduite de plus en plus sophistiqués permettent aujourd'hui d'accomplir de manière automatique des fonctions de pilotage jusqu'alors réservées exclusivement aux automobilistes. De même, les premiers véhicules totalement autonomes commencent à être testés par de grandes compagnies, aux Etats-Unis comme en Europe.

L'automatisation croissante de la conduite automobile ne va pas sans susciter un certain nombre de questions juridiques, tout particulièrement en matière de responsabilité civile, lorsque des dysfonctionnements techniques se trouvent à l'origine d'accidents de la circulation routière.

La présente contribution vise à examiner comment le droit suisse appréhende, en cas de dysfonctionnement d'un système d'aide à la conduite, la responsabilité du détenteur du véhicule impliqué, respectivement les possibilités d'action récursoire, pour lui-même ainsi que pour son assurance RC, contre le constructeur du véhicule en particulier.

Il s'agira donc dans un premier temps de qualifier la notion de «dysfonctionnement technique» du point de vue du droit de la RC. Nous examinerons ensuite la responsabilité du détenteur et celle du constructeur du véhicule. Si nous admettons la responsabilité des deux, il faudra par la suite analyser ce que cette pluralité de responsables signifie concrètement. Cela nous conduira à étudier la question centrale des potentielles actions récursoires entre co-responsables. Enfin, avant de présenter nos conclusions, nous mentionnerons brièvement la problématique relevant à la fois du droit administratif et du droit civil du rappel de véhicules qui ne satisfont pas aux exigences de protection de la sécurité.

2. Notion de «dysfonctionnement technique»

Si les dysfonctionnements humains sont le plus fréquemment la cause des accidents de la circulation routière¹, de multiples dysfonctionnements techniques affectant les véhicules peuvent également en être à l'origine.

* CHRISTOPH MÜLLER, Professeur ordinaire, UNINE, avocat.

** JONATHAN GRETILLAT, Assistant-doctorant, UNINE, avocat.

¹ LUTZ LENNART S., *Autonome Fahrzeuge als rechtliche Herausforderung*, in: *Neue Juristische Wochenschrift* 1/2015, p. 120.

Dans le cadre de systèmes d'aide à la conduite automobile, on peut penser notamment au cas d'un régulateur de vitesse («tempomat») bloqué à une vitesse trop élevée, au cas d'un assistant de démarrage en côte laissant le véhicule reculer au démarrage, ou encore à un assistant de parage n'indiquant pas un impact imminent. On peut également songer à une surveillance de l'angle mort indiquant de manière erronée l'absence d'obstacle. On peut finalement s'imaginer un régulateur automatique de distance («Adaptive Cruise Control» ou ACC), qui ne prévoit pas une distance suffisante avant une collision.

Ces différents cas de figure de dysfonctionnements techniques de véhicules, parmi beaucoup d'autres, peuvent engendrer d'importants dommages à des biens et à des personnes. Pourtant, lorsque de tels dysfonctionnements surviennent, le conducteur du véhicule n'a en principe aucun moyen de prévenir la survenance d'un préjudice, soit pour des motifs techniques (impossibilité d'un contrôle manuel), soit pour des motifs de confiance (le conducteur se fie de bonne foi aux indications du système d'aide à la conduite). Il s'agit dès lors de définir à partir de quand de tels dysfonctionnements sont juridiquement pertinents en droit de la RC ainsi que la mesure de la responsabilité assumée par chacun des protagonistes de l'accident.

La notion de «dysfonctionnement technique» étant inexistante tant dans la loi que dans la jurisprudence, il convient de la définir juridiquement dans le cadre du droit de la RC.

Si l'on peut de prime abord être tenté de rapprocher le «dysfonctionnement technique» de la notion de «défaut» que l'on retrouve dans les contrats de vente (art. 197 al. 1 CO), de bail (art. 256 al. 1 CO) ou encore d'entreprise (art. 368 al. 1 CO), il s'en distingue toutefois par un élément fondamental: en matière contractuelle, le défaut est une notion subjective, dans le sens que celui-ci dépend de la volonté des parties au contrat. Or, dans les accidents de la circulation routière, les obligations de réparation qui en découlent ne prennent pas naissance sur la base de la volonté des parties (le contrat), mais se fondent sur un acte illicite². Par conséquent, il nous semble peu pertinent de dresser un parallèle entre la notion contractuelle du défaut et la notion spécifique de «dysfonctionnement technique».

Une analogie pourrait alors être envisagée avec la responsabilité extracontractuelle du propriétaire d'ouvrage, au sens de l'article 58 CO. Selon cette disposition, «[l]e propriétaire d'un bâtiment ou de tout autre ouvrage répond du dommage causé par des vices de construction ou par le défaut d'entretien». Cependant, pour que l'article 58 CO soit applicable, il faut que l'ouvrage défectueux soit

durablement rattaché au sol³. Ce n'est évidemment pas le cas d'un assistant de parage ou de démarrage en côte, par exemple, de même que de tout autre dispositif d'aide à la conduite, puisqu'un tel dispositif constitue en principe une partie intégrante ou à tout le moins une partie accessoire du véhicule. Or, du moment qu'un véhicule ne peut être considéré comme un ouvrage, l'éventuel vice qui en découle ne peut pas être soumis aux règles de l'article 58 CO. Une telle analogie pourrait éventuellement être envisagée dans l'hypothèse, encore futuriste à l'heure actuelle, où le dispositif d'aide à la conduite ou d'autonomisation du véhicule serait placé dans un réseau de bornes bordant les voies de circulation.

Un autre type de responsabilité extracontractuelle permettrait également une appréhension juridique du «dysfonctionnement technique»: la responsabilité du fabricant pour un produit défectueux, conformément à la Loi fédérale sur la responsabilité du fait des produits (LRFP)⁴. L'article 4 LRFP définit le défaut comme suit:

«¹ Un produit est défectueux lorsqu'il n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre compte tenu de toutes les circonstances, et notamment:

- a. de sa présentation;
- b. de l'usage qui peut être raisonnablement attendu;
- c. du moment de sa mise en circulation.

² Un produit ne peut être considéré comme défectueux par le seul fait qu'un produit plus perfectionné a été mis ultérieurement en circulation».

En matière de responsabilité du fait des produits, la sécurité attendue dans un cas donné s'apprécie de manière objective, en fonction des attentes du consommateur moyen, et non de celles de la victime ou d'un consommateur déterminé⁵. L'absence de sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre est une notion juridique indéterminée. Il revient donc au tribunal de fixer dans chaque cas d'espèce le degré de sécurité qu'un produit doit offrir, en fonction de toutes les circonstances concrètes⁶. Dans le cas de dysfonctionnements techniques de véhicules aboutissant à un accident de la circulation, on se trouve manifestement dans la situation où la sécurité du produit s'apprécie de manière objective, en fonction des circonstances. A ce stade, l'article 4 LRFP semble dès lors pertinent pour donner une première délimitation de la notion de «dysfonctionnement technique» du point de vue de la RC. Nous reviendrons dès lors sur cette notion plus en détails dans le cadre de la responsabilité du constructeur du véhicule (voir chapitre 4).

³ BREHM ROLAND, *Berner Kommentar zum Schweizerischen Privatrecht, Das Obligationenrecht, Die Entstehung durch unerlaubte Handlungen*, Art. 41–61 OR, 4^e éd., Berne 2013, N. 35 ss, pp. 863–864.

⁴ RS 221.112.944.

⁵ ATF 137 III 226, consid. 3.2; MÜLLER CHRISTOPH, *La responsabilité civile extracontractuelle*, Bâle 2013, N. 445, p. 145; FELLMANN WALTER/FURRER ANDREAS, *Produktesicherheit und Produkthaftung – Die Schonzeit für Hersteller, Importeure und Händler ist vorbei*, Berne 2012, p. 133.

⁶ ATF 133 III 81, consid. 3.1; MÜLLER, op. cit., N. 445, p. 145.

² BREHM ROLAND, *La responsabilité civile automobile*, Berne 2010, N. 13 ss, pp. 6–10.

Nous pouvons également aborder le dysfonctionnement technique par l'intermédiaire de la notion de «défectuosité du véhicule» consacrée dans la LCR, notamment à son article 59 al. 1 qui dispose que «[l]e détenteur est libéré de la responsabilité civile s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident» (mise en évidence ajoutée). Cette disposition exige donc qu'aucune défectuosité du véhicule n'ait contribué à l'accident. La «défectuosité» («fehlerhafte Beschaffenheit») peut consister en n'importe quelle insuffisance technique ou fonctionnelle du véhicule qui a joué un rôle dans la survenance de l'accident, le critère de référence étant l'état de la technique et les prescriptions légales⁷. Par conséquent, cette définition peut également englober le dysfonctionnement d'une aide à la conduite. L'appréciation de la défectuosité se fera notamment en fonction de la sécurité exigée en matière de circulation routière et de construction automobile, le critère de référence étant l'état de la technique et les prescriptions légales, à l'image de celles qui ressortent de la LCR en particulier⁸.

La même notion de «défectuosité» figure également à l'article 61 al. 2 LCR, qui prévoit pour la RC entre détenteurs de véhicules en cas de dommage matériel que «[l]'un des détenteurs ne répond envers l'autre des dommages matériels que si le lésé fournit la preuve que les dommages ont été causés par la faute ou l'incapacité passagère de discernement du détenteur intimé ou d'une personne dont il est responsable, ou encore par une défectuosité de son véhicule» (mise en évidence ajoutée).

D'après cette disposition, la défectuosité du véhicule empêche la responsabilité d'un détenteur pour le dommage matériel subi par un autre détenteur dans une collision entre plusieurs véhicules. Ce critère n'a une portée propre que pour autant que la défectuosité ne soit pas de toute manière due à une faute du détenteur. Lorsqu'un détenteur omet ainsi fautivement d'entreprendre une réparation indispensable pour la sécurité du véhicule – par exemple en présence de freins défectueux ou de pneus usés –, la défectuosité du véhicule en tant que telle ne joue plus aucun rôle⁹. La notion de défectuosité du véhicule est ici identique à celle de l'article 59 al. 1 LCR.

Nous pouvons donc tirer comme conclusion intermédiaire que le terme «dysfonctionnement technique» doit être compris comme n'importe quelle insuffisance technique ou fonctionnelle du véhicule qui a joué un rôle dans la survenance de l'accident.

3. Responsabilité du détenteur de véhicule

L'article 58 al. 1 LCR pose le principe générale que «[s]i, par suite de l'emploi d'un véhicule automobile, une personne est tuée ou blessée ou qu'un dommage matériel est causé, le détenteur est civilement responsable». Il en découle que lorsqu'un dysfonctionnement technique d'un véhicule est la cause d'un accident de la circulation, le détenteur du véhicule en question est civilement responsable envers le lésé.

L'article 59 al. 1 LCR atténue toutefois ce principe, en prévoyant ce qui suit: «Le détenteur est libéré de la responsabilité civile s'il prouve que l'accident a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ou les personnes dont il est responsable aient commis de faute et sans qu'une défectuosité du véhicule ait contribué à l'accident».

La loi prévoit ainsi, pour le détenteur du véhicule, une possibilité de libération de sa responsabilité, pour autant qu'il parvienne à établir une (ou plusieurs) des trois conditions positives (la force majeure, la faute grave du lésé ou la faute grave d'un tiers), et cumulativement deux conditions négatives (l'absence de faute propre au détenteur et l'absence de défectuosité du véhicule ayant pu contribuer à l'accident).

Selon l'article 59 al. 1 LCR, la défectuosité du véhicule – comme par ailleurs aussi la faute du détenteur – est ainsi présumée, puisque cette règle sur la répartition du fardeau de la preuve impose alors au détenteur de démontrer l'absence de défectuosité de son véhicule, s'il souhaite être libéré de toute responsabilité civile.

L'application de cette règle a pour conséquence concrète qu'un dysfonctionnement technique, même s'il n'est pas imputable au détenteur du véhicule, engagera de toute manière la responsabilité de ce dernier. Un tel résultat peut a priori paraître surprenant, tout particulièrement dans l'hypothèse où le dysfonctionnement résulte d'une faute grave d'une tierce personne, comme par exemple le constructeur automobile.

Conformément à l'article 65 al. 1 LCR, le lésé dispose d'un droit d'action directe contre l'assurance RC du détenteur. Cela signifie que le lésé peut émettre ses prétentions envers l'assurance RC à la place du détenteur comme si elle était elle-même responsable du préjudice subi, en tant que «débitrice de substitution»¹⁰. L'action directe implique que «l'assurance répond dans les mêmes conditions et dans la même mesure que le détenteur respectivement les personnes dont le détenteur est responsable»¹¹.

⁷ BSK SVG-PROBST, Art. 59, N. 34, p. 1159.

⁸ BSK SVG-PROBST, Art. 59, N. 34, p. 1160. Voir notamment: art. 8 ss, 29 s, 41 et 54 LCR et art. 1 ss OETV.

⁹ BUSSY ANDRÉ/ RUSCONI BAPTISTE/JEANNERET YVAN/KUHN ANDRÉ/MIZEL CÉDRIC/MÜLLER CHRISTOPH, Code suisse de la circulation routière commenté, 4^e éd., Bâle 2015, Ad art. 59, pp. 716–717; BSK SVG-PROBST, Art. 59, N. 36 p. 1160.

¹⁰ BUSSY/RUSCONI/JEANNERET/KUHN/MIZEL/MÜLLER, op. cit., Ad art. 65, p. 765; ATF 127 III 580, consid. 2a.

¹¹ BUSSY/RUSCONI/JEANNERET/KUHN/MIZEL/MÜLLER, op. cit., Ad art. 65, p. 766; ATF 115 II 156, consid. 1.

En cas d'accident, c'est donc l'assurance RC du détenteur qui assume en première ligne les conséquences dommageables du dysfonctionnement technique.

4. Responsabilité du constructeur du véhicule

4.1 Responsabilité du fait des produits

En cas d'accident de la route causé par un dysfonctionnement technique du véhicule, la question de la responsabilité éventuelle du constructeur du véhicule en question est bien évidemment centrale. Pour être exact, il faudrait parler du constructeur du système d'aide à la conduite. Mais comme un tel système devient partie intégrante du véhicule, par simplification, on se limitera à évoquer le constructeur automobile.

C'est avant tout à l'aune de la LRFP que s'analyse la responsabilité du constructeur automobile. L'adoption d'une telle législation au niveau fédéral, entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1994, est très largement et directement inspirée par la Directive européenne 85/374/CEE du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux¹². En effet, le constat était unanimement partagé que les consommateurs, de par les nouveaux risques induits par l'évolution technologique, nécessitaient une protection juridique accrue. Par ailleurs, la LRFP visait à préparer la Suisse à une entrée dans l'Espace économique européen, et a été adoptée malgré le refus de celle-ci en votation populaire en 1992¹³.

La responsabilité du fait des produits découlant de la LRFP peut donc se définir comme «*la responsabilité du producteur pour le préjudice que le défaut d'un produit cause à des personnes ou à des choses*»¹⁴. La LRFP instaure ainsi une responsabilité objective simple, dont le critère d'imputation consiste en la défectuosité d'un produit. Précédemment à l'adoption de cette loi, la jurisprudence avait développé une responsabilité du fait des produits fondée sur l'article 55 CO, dont le régime préfigurait pour l'essentiel celui de la nouvelle législation¹⁵.

Le sujet de la responsabilité au sens de l'article 2 LRFP est avant tout le producteur réel («*tatsächlicher Hersteller*»). Il s'agit non seulement du fabricant d'un produit fini, mais aussi du producteur d'une matière première ou encore du fabricant d'une partie composante. Le fabricant d'un produit fini fabrique le produit tel qu'il arrive chez le consommateur; de son côté, le fabricant d'une

partie composante fabrique un produit qui sera utilisé comme partie composante d'un autre produit et qui n'est pas destiné à l'usage direct par le consommateur¹⁶. C'est typiquement le cas d'un système d'aide à la conduite.

Le producteur qui se présente comme tel par le simple ajout sur le produit de son nom, de sa marque ou de tout autre signe distinctif, est considéré par la loi comme un producteur apparent («*Quasi-Hersteller*»), répondant au même titre que le producteur réel.

L'importateur, soit la personne qui importe un produit en vue de la vente, de la location, du crédit-bail ou de toute autre forme de distribution dans le cadre de son activité commerciale (art. 2 al. 1 LRFP), est assimilé au producteur. Enfin, à défaut d'identification possible du producteur réel ou apparent, chaque fournisseur d'un produit est considéré comme producteur, à moins qu'il n'indique à la victime, dans un délai raisonnable à partir du jour où il en a été invité, l'identité du producteur ou de la personne qui lui a fourni le produit (art. 2 al. 2 LRFP). Ainsi, même sans en être le producteur, toute personne distribuant le produit doit être considéré au même titre qu'un fournisseur: cela garantit à la victime de pouvoir trouver, sur toute la chaîne de fournisseurs jusqu'au producteur, un sujet de responsabilité au sens de la LRFP¹⁷.

4.2 Conditions

Pour que la responsabilité du fait des produits puisse être engagée, cinq conditions doivent être remplies: un préjudice, un produit, un défaut du produit, un rapport de causalité naturelle et adéquate entre le défaut et le préjudice et l'absence d'exceptions à la responsabilité du producteur¹⁸. Dans le cadre de la présente contribution, nous nous intéresserons avant tout aux conditions du «produit» et du «défaut».

L'article 3 LRFP définit la notion de «produit» comme suit:

«¹ Par produits, on entend:

- a. toute chose mobilière, même si elle est incorporée dans une autre chose mobilière ou immobilière ainsi que
- b. l'électricité».

Dans le cas de figure où le système d'aide à la conduite se matérialise sous la forme d'une machine, d'un appareil ou d'un terminal informatique (ou *hardware*), il s'agit bien évidemment d'un produit au sens de la disposition précitée. S'il s'agit d'un logiciel informatique (ou *software*), il faut distinguer deux éventualités: lorsque le logiciel est intégré dès l'origine dans un appareil et que le défaut de programmation conduit à un défaut de l'appareil, c'est l'appareil dans son ensemble qui est défectueux. En l'occurrence, c'est donc en dernière conséquence le véhicule

¹² ATF 133 III 81, consid. 3.

¹³ MÜLLER, *op. cit.*, N. 425, p. 139.

¹⁴ MÜLLER, *op. cit.*, N. 423, p. 139.

¹⁵ MÜLLER, *op. cit.*, N. 425, p. 140.

¹⁶ MÜLLER, *op. cit.*, N. 429, pp. 140–141.

¹⁷ MÜLLER, *op. cit.*, N. 432, p. 141.

¹⁸ MÜLLER, *op. cit.*, N. 434, p. 141.

qui est défectueux. En revanche, si le logiciel n'est pas intégré dans un appareil, il doit lui-même être considéré comme un produit au sens de l'article 3 al. 1 lit. a LRFP, en tout cas lorsqu'il s'agit d'un logiciel standard¹⁹.

La notion défaut découlant de l'article 4 LRFP a déjà été développée au chapitre 2, afin de définir le concept de dysfonctionnement technique. Il convient toutefois d'y apporter deux précisions supplémentaires:

Premièrement, la LRFP n'opère aucune distinction entre les différentes catégories de défauts créées par la doctrine, telles que le défaut de fabrication, de conception et de présentation. Si celles-ci n'ont pas de valeur normative, elles peuvent toutefois permettre au tribunal de mieux appréhender l'état de fait qui lui est soumis²⁰.

Deuxièmement, et de manière plus importante pour la pratique, la LRFP ne contient aucune disposition mettant le fardeau de la preuve du défaut à la charge de la victime, au contraire de la Directive européenne²¹. Toutefois, en droit suisse, la même répartition du fardeau de la preuve résulte du principe général posé à l'article 8 CC²². C'est donc la victime qui doit apporter la preuve que le produit est défectueux.

Le Tribunal fédéral a précisé qu'en soi, le préjudice ne prouve pas encore le défaut du produit. Ce n'est donc pas parce qu'une personne est victime d'un accident de la circulation que le véhicule à l'origine de l'accident est forcément défectueux. Toutefois, si la victime parvient à démontrer que le produit a joué un rôle dans la survenance du préjudice, cela constitue un indice significatif de l'existence du défaut²³. Et même lorsqu'il est impossible d'exiger raisonnablement de la victime qu'elle apporte la preuve stricte du défaut, le fardeau de la preuve ne s'en trouve pas pour autant renversé au détriment du producteur²⁴.

4.3 Exceptions et limites

Il convient de relever les six exceptions dans lesquelles l'article 5 LRFP exonère le producteur de toute responsabilité, quand bien même son produit serait défectueux au sens de l'article 4 LRFP: la non mise en circulation du produit (al. 1 lit. a), l'absence de défaut lors de la mise en circulation du produit (al. 1 lit. b), la production à des fins privées (al. 1 lit. c), le défaut dû au respect de normes impératives de droit public (al. 1 lit. d), les risques de développement (al. 1 lit. e), et enfin la production d'une matière première ou d'une partie composante (al. 2). Toutefois, de telles exceptions ne concernent que

dans une moindre mesure la problématique des dysfonctionnements techniques des systèmes d'aide à la conduite²⁵.

Selon l'article 1^{er} al. 1 LRFP, le producteur ne répond ensuite du dommage matériel que si la chose endommagée ou détruite est «d'un type qui la destine habituellement à l'usage ou à la consommation privés et qui a été principalement utilisée à des fins privées par la victime». Cette limitation repose sur l'idée que seuls les consommateurs privés ont besoin d'une protection accrue, tandis que les utilisateurs commerciaux et professionnels peuvent se protéger par d'autres biais, notamment en aménageant leurs contrats en fonction²⁶. Le fait que le produit est habituellement destiné à l'usage privé représente un critère objectif: c'est donc la destination générale du produit qui est déterminante. Il faut cumulativement que la victime ait utilisé le produit principalement à des fins privées. Ce deuxième critère est subjectif, de sorte que l'utilisation concrète par la victime concernée est décisive²⁷. Cela signifie que le détenteur qui utilise son véhicule principalement dans le cadre de son activité professionnelle (p.ex. comme chauffeur de taxi) ne pourra pas réclamer la réparation de son dommage matériel au constructeur automobile. La voie de l'article 55 CO lui resterait cependant ouverte (voir chapitre 4.1)²⁸.

Enfin, l'article 1^{er} al. 2 LRFP limite le préjudice indemnisable en excluant le dommage causé au produit défectueux. Une telle limite peut revêtir une certaine importance dans le cas où le produit défectueux est un objet de grande valeur: cela pourrait notamment être le cas d'une voiture de luxe qui, de par un assistant de parcage n'ayant pas indiqué un impact imminent, s'écrase contre un mur et se retrouve complètement détruite. Dans une telle hypothèse, la victime pourrait se fonder sur les principes que le Tribunal fédéral a déduits de l'article 55 CO pour la responsabilité du fait des produits pour obtenir la réparation du dommage causé directement au produit défectueux.

4.4 Synthèse intermédiaire

Il ressort de notre analyse que le constructeur automobile peut effectivement être amené à répondre de dysfonctionnements techniques de systèmes d'aide à la conduite sur la base de la LRFP. Toutefois, depuis l'entrée en vigueur de la LRFP au 1^{er} janvier 1994, très peu d'affaires à ce sujet ont été portées devant les tribunaux, si bien que la jurisprudence est particulièrement pauvre en la matière.

¹⁹ MÜLLER, *op. cit.*, N. 443, p. 144.

²⁰ MÜLLER, *op. cit.*, N. 445 s, p. 145; ATF 133 III 81, consid. 3.2.

²¹ L'article 4 de la Directive européenne dispose ce qui suit: «La victime est obligée de prouver le dommage, le défaut et le lien de causalité entre le défaut et le dommage».

²² MÜLLER, *op. cit.*, N. 453 s, p. 148.

²³ ATF 133 III 81, consid. 3.3.

²⁴ ATF 137 III 226, consid. 3.2.

²⁵ MÜLLER, *op. cit.*, N. 454, p. 148.

²⁶ FELLMANN WALTER/KOTTMANN ANDREA, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band I: Allgemeiner Teil sowie Haftung aus Verschulden und Persönlichkeitsverletzung, gewöhnliche Kausalhaftungen des OR, ZGB und PRHG*, Berne 2012, N. 1114, p. 369 s.

²⁷ MÜLLER, *op. cit.*, N. 437, p. 142.

²⁸ MÜLLER, *op. cit.*, N. 478, p. 155.

Or, selon des statistiques allemandes, 90 % des accidents sont dus à des erreurs humaines (du conducteur ou d'autres utilisateurs de la route), 9 % à des causes naturelles et seulement 1 % à des défauts du véhicule, c'est-à-dire une erreur technique ou un défaut d'entretien²⁹. Il y a dès lors très peu de chances que dans l'immédiat, la responsabilité du constructeur automobile contribue à enrichir la jurisprudence relative à la responsabilité du fait des produits.

Toutefois, l'autonomisation et l'automatisation croissantes des véhicules pourraient considérablement modifier la situation actuelle, de telle sorte qu'à l'avenir, chaque accident imposera de s'interroger sur le rôle joué par un éventuel défaut du produit³⁰.

5. Solidarité en cas de pluralité de responsables

En cas de dysfonctionnement technique d'un système d'aide à la conduite, nous nous trouvons donc en présence de deux responsables: d'une part, le détenteur du véhicule, et, d'autre part, le constructeur automobile. De cette pluralité de responsables découlent plusieurs questions controversées: tout d'abord, les rapports externes entre la victime et les responsables et ensuite, les rapports internes entre les divers responsables, soit les actions récursoires des coresponsables ou des assurances impliquées.

Au niveau des rapports externes, l'article 60 alinéa 1^{er} LCR constitue le point de départ pour définir l'articulation des diverses responsabilités en cause: «Lorsque plusieurs personnes répondent d'un dommage subi par un tiers dans un accident où un véhicule automobile est en cause, ces personnes sont solidairement responsables». Cette disposition pose donc le principe d'une responsabilité solidaire entre le détenteur et le constructeur. Le tiers responsable du dysfonctionnement technique est dès lors solidairement responsable du préjudice avec le détenteur, pour autant bien évidemment que ledit tiers remplisse les conditions de sa propre responsabilité, à savoir celle du producteur au sens de la LRFP.

6. Droit de recours de l'assurance RC

6.1 Principe

Conformément au principe fondamental en droit de la RC en matière de circulation routière défini à l'article 65

LCR, la victime dispose d'un droit d'action directe contre l'assurance RC du détenteur du véhicule. La victime peut toutefois librement choisir d'attaquer soit l'assurance, soit le détenteur, ou encore les deux simultanément³¹.

Dans l'immense majorité des cas, la victime s'en prendra en première ligne au détenteur, respectivement à l'assurance RC de celui-ci, plutôt qu'au constructeur automobile. Plusieurs raisons expliquent un tel choix.

Tout d'abord, la responsabilité du détenteur de véhicule est une responsabilité objective aggravée, tandis que la responsabilité du producteur d'un produit n'est qu'une responsabilité objective simple. Ainsi, il est nettement plus aisé pour la victime de prouver qu'elle a subi un préjudice suite à l'emploi d'un véhicule (article 58 LCR) que de prouver qu'une aide à la conduite n'a pas fonctionné correctement. De plus, vu que l'article 63 LCR oblige le détenteur à conclure une assurance RC et que cette assurance couvre les droits des lésés au moins jusqu'à concurrence du montant de 5 millions de francs par événement, pour l'ensemble des dommages corporels et matériels (article 3 OAV), il est bien plus intéressant pour le lésé d'user de son droit d'action directe contre l'assurance RC du détenteur du véhicule, conformément à l'article 65 al. 1 LCR. Enfin, l'article 65 al. 2 LCR prive l'assurance RC de la possibilité d'opposer au tiers lésé les exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la Loi fédérale sur le contrat d'assurance (LCA).

Dès le moment où l'assurance RC du détenteur du véhicule défectueux a dû indemniser la victime tierce, se pose alors la question du recours de l'assurance RC du détenteur contre le constructeur automobile. Un tel droit de recours de l'assurance RC n'est toutefois pas évident à admettre en soi: en effet, selon le texte de la loi, il n'existe aucun titre de responsabilité instituant l'assurance RC en tant qu'auteur du préjudice subi par le lésé. Or, en admettant l'obligation pour l'assurance RC de réparer le préjudice en première ligne, quand bien même celui-ci serait le fait d'un tiers, cela revient alors *de facto* à créer un nouveau régime de solidarité spécifique, découlant de la loi, entre l'assurance RC, le détenteur du véhicule et tout tiers potentiellement responsable³². Toutefois, le seul droit de recours expressément reconnu par la loi à l'assurance RC découle de l'article 65 al. 3 LCR, envers le preneur d'assurance: «L'assureur a un droit de recours contre le preneur d'assurance ou l'assuré dans la mesure où il aurait été autorisé à refuser ou à réduire ses prestations d'après le contrat ou la loi fédérale du 2 avril 1908 sur le contrat d'assurance». Cela est notamment le cas du recours pour faute grave du détenteur du véhicule, conformément à l'article 14 al. 2 et 3 LCA.

²⁹ Lutz, *op. cit.*, p. 120.

³⁰ HAEFELI ANDREA/RUTSCH ARNOLD, *Klagen gegen Fahrzeughersteller – vom kastenförmigen Range Rover und von fehlenden Airbags*, in: HAVE/REAS 4/2014, p. 373.

³¹ BUSSY/RUSCONI/JEANNERET/KUHN/MIZEL/MÜLLER, *op. cit.*, Ad art. 65, p. 767.

³² Comparer avec l'avis émis par BREHM, N. 940 ss pp. 362 et 363, N. 999 pp. 480 et 481.

La LCR ne contient toutefois aucune disposition au sujet du recours possible de l'assurance contre un co-responsable solidaire³³. Il convient dès lors d'analyser sur quelles bases légales l'assurance RC, voire même le détenteur du véhicule au cas où le lésé agirait également contre lui, peuvent se retourner contre le constructeur automobile co-responsable, après avoir dû indemniser le lésé pour le préjudice subi.

6.2 Droit de recours proprement dit (60 al. 2 et 61 al. 1 LCR)

La question de savoir si l'assurance RC du détenteur du véhicule peut déduire une action récursoire contre d'autres tiers responsables, tels que le constructeur automobile, des articles 60 al. 2 ou 61 al. 1 LCR, fait l'objet d'une controverse dans la doctrine.

Certains auteurs estiment que l'assurance RC du détenteur du véhicule fait partie des personnes solidairement responsables et dispose donc d'un droit de recours proprement dit contre celles-ci³⁴. D'autres auteurs estiment en revanche, de manière plus convaincante à notre avis, que l'assurance RC ne peut pas être considérée comme co-responsable, dès lors qu'elle n'a pas été impliquée directement dans l'accident³⁵. Une application analogique des articles 60 al. 2 ou 61 al. 1 LCR est par conséquent exclue.

6.3 Action récursoire en cas de «solidarité» imparfaite (51 CO)

Etant donné qu'aucun recours proprement dit de l'assurance RC contre le constructeur automobile n'est envisageable sur la base des articles 60 al. 2 ou 61 al. 1 LCR, il y a lieu de se demander si une telle action récursoire ne découle pas de l'application de l'article 51 al. 2 CO, instituant le principe de la «solidarité» imparfaite.

Avec une partie de la doctrine, nous sommes d'avis que la LCR a réglé exhaustivement les recours internes possibles: dès lors, l'article 60 al. 2 LCR constitue une *lex specialis*, qui écarte ainsi l'application de l'article 51 al. 2 CO en matière de RC routière³⁶. D'autres auteurs sont toutefois d'un avis contraire³⁷.

6.4 Subrogation (72 al. 1 LCA)

En cas de pluralité de responsables, la jurisprudence du Tribunal fédéral a toutefois reconnu à l'assurance RC du détenteur une action récursoire contre les tiers co-responsables, par une application analogique de l'article 72 al. 1 LCA³⁸. L'assurance RC est alors subrogée dans les droits de l'assuré – le détenteur du véhicule – pour faire valoir des prétentions récursoires contre le constructeur automobile responsable, à concurrence des prestations versées au lésé³⁹.

Il y a subrogation de l'assurance RC aux droits du détenteur, et non pas aux droits du lésé, du fait qu'en application de l'article 65 LCR, l'assurance a répondu du préjudice à la place du détenteur de par la loi (*ex lege*), et non pas sur la base du contrat d'assurance, auquel le tiers lésé est externe, celui-ci ne prévoyant aucune stipulation en sa faveur⁴⁰.

Sur la base de cette subrogation, l'assurance RC du détenteur du véhicule peut donc recourir contre d'éventuels co-responsables, tel que le constructeur automobile. Selon le Tribunal fédéral, cette subrogation porte sur les mêmes droits que ceux que l'assuré détenteur responsable aurait pu faire valoir contre ses coresponsables⁴¹.

Le recours de l'assurance RC qui a indemnisé le lésé pour le compte de son assuré, ne peut porter que sur un montant correspondant effectivement à la quote-part de responsabilité du tiers coresponsable, en l'occurrence le constructeur automobile⁴². Le constructeur qui fait l'objet d'une action récursoire de la part de l'assurance RC n'a toutefois pas à prendre en charge la responsabilité qui résulte du risque inhérent au véhicule. Sa responsabilité – à faute égale – est donc en règle générale moins lourde que celle du détenteur⁴³.

6.5 Révision en cours de la LCA

Les controverses doctrinales évoquées avaient vocation à être définitivement tranchées par la révision en cours de la LCA, le Conseil fédéral envisageant d'instaurer un droit de recours intégral de l'assurance. L'article 75 al. 2 (modifié) du projet du Conseil fédéral du 7 septembre 2011 prévoyait que «[p]our les postes de dommage de même nature qu'elle couvre, l'entreprise d'assurance est subrogée dans les droits de l'assuré dans la mesure et à la date de sa prestation»⁴⁴.

³³ ATF 116 II 645, consid. 2.

³⁴ FELLMANN WALTER, *Schweizerisches Haftpflichtrecht, Band II: Haftung nach der gewöhnlichen Kausalhaftung des StSG und den Gefährdungshaftungen des SVG, des Transportrechts (TrG, EBG, BG Anschlussgleise, BSG und SebG) sowie des LFG*, Berne 2013, N. 835 ss, pp. 248–249; FELLMANN/KOTTMANN, *op. cit.*, N. 2965 ss, pp. 1045–1047.

³⁵ SCHAFFHAUSER RENÉ/ZELLWEGER JAKOB, *Grundriss des schweizerischen Strassenverkehrsrechts*, vol. II, Berne 1988, N. 1476.

³⁶ BREHM, *op. cit.*, N. 974 p. 374 et N. 999, p. 382; SCHAFFHAUSER/ZELLWEGER, *op. cit.*, N. 1469; cf. ATF 116 II 645, consid. 2.

³⁷ FELLMANN, *op. cit.*, N. 835 ss, pp. 248–249.

³⁸ ATF 116 II 645, consid. 2; ATF 134 III 420, consid. 3.4. Cf. aussi BK-BREHM, Art. 51, N. 65 p. 676.

³⁹ ATF 116 II 645, consid. 2; BUSSY/RUSCONI/JEANNERET/KUHN/MIZEL/MÜLLER, *op. cit.*, Ad art. 65, p. 767.

⁴⁰ BSK SVG-PROBST, Art. 60, N. 43, p. 1208.

⁴¹ ATF 116 II 645, consid. 2.

⁴² BREHM, *op. cit.*, N. 1005, pp. 383–384.

⁴³ BREHM, *op. cit.*, N. 1008, p. 384.

⁴⁴ FF 2011 7091, p. 7169 s.

Toutefois, les Chambres fédérales se sont opposées à une vaste réforme de la LCA, estimant que les propositions du Conseil fédéral allaient trop loin. On s'achemine donc désormais vers une révision partielle de la LCA seulement, pour laquelle le Conseil fédéral doit présenter un nouveau projet.

7. Rappel de véhicules

La question des dysfonctionnements techniques de systèmes d'aide à la conduite ne peut être abordée sans évoquer brièvement son pendant sur le plan administratif: le rappel de véhicules présentant des problèmes pour la sécurité des usagers.

L'article 1^{er} al. 3 LCR, disposition introduite de manière presque inaperçue dans la LCR au 1^{er} juillet 2010, prévoit que «[s]auf dispositions contraires de la présente loi, la loi du 12 juin 2009 sur la sécurité des produits s'applique à la mise sur le marché de véhicules automobiles, de cycles et de remorques ainsi que de leurs composants».

L'article 8 de la Loi fédérale sur la sécurité des produits (LSPro) impose ainsi un certain nombre de nouveaux devoirs aux producteurs, importateurs et distributeurs consécutivement à la mise sur le marché d'un produit. Il s'agit avant tout, pour le producteur ainsi que pour tout autre responsable de la mise sur le marché d'un produit, d'un devoir d'information et de prévention des risques éventuels que ledit produit peut présenter lorsqu'il est utilisé dans des conditions normales ou raisonnablement prévisibles. L'article 8 al. 5 LSPro impose également, dans l'éventualité où il est constaté que le produit risque de porter atteinte à la santé ou à la sécurité des utilisateurs ou de tiers, l'obligation de communiquer immédiatement à l'autorité compétente – en l'occurrence l'Office fédéral des routes (OFROU) – toutes les informations permettant une identification précise du produit, une description complète du risque que présente le produit, l'identité des fournisseurs et des acquéreurs du produit, ainsi que les mesures prises afin de prévenir les risques, tels que les avertissements, l'interruption de la vente, le retrait du marché ou le rappel du produit.

Si un produit ne satisfait pas aux exigences de protection de la santé ou de la sécurité des utilisateurs ou des tiers, l'article 10 LSPro octroie un certain nombre de moyens d'action à l'autorité compétente. Cette dernière peut notamment interdire qu'un produit continue à être mis sur le marché, prescrire que les risques liés à un produit fassent l'objet d'une mise en garde ou ordonner et, si nécessaire, mettre en œuvre son rappel ou son retrait, interdire l'exportation d'un produit dont une nouvelle mise sur le marché a été interdite, ou encore saisir, détruire ou rendre inutilisable un produit qui présente un danger grave et immédiat.

A notre connaissance, il n'y a pas encore eu beaucoup de rappels de véhicules sur le marché suisse. Aux Etats-Unis, par contre, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), a ordonné, pour la seule année 2014, 902 rappels qui concernaient 74 millions de véhicules⁴⁵.

8. Conclusions

Les normes existantes de responsabilité civile sont suffisantes et permettront probablement de trouver des solutions aux défis posés par les voitures plus ou moins autonomes, sans qu'il soit nécessaire à ce stade de procéder à des réformes législatives. En effet, le droit positif permet sans trop de difficultés de rechercher le constructeur automobile en responsabilité, dans le cas où un dysfonctionnement technique se trouverait à l'origine de l'accident.

Il y a toutefois lieu de relativiser le facteur de l'autonomisation croissante des véhicules dans la survenance des accidents. En effet, les véhicules, de plus en plus automatisés il est vrai, qui seront commercialisés à moyen terme ne comporteront qu'un nombre limité de situations sans intervention du conducteur. En plus, le fait que ce dernier puisse – voire ait l'obligation – de reprendre le contrôle à tout moment, permet également de réduire l'importance du rôle joué par les systèmes d'aide à la conduite ou de conduite autonome. Dans la plupart des cas, une erreur de conduite pourra donc à la fois être due à une faute du conducteur et à un dysfonctionnement technique du véhicule. L'homme (ou la femme) et la machine se trouveront donc en concurrence.

Dans ces circonstances, nous nous demandons si le probable déplacement progressif, lié à l'autonomisation croissante des véhicules, de la responsabilité civile du détenteur vers celle du constructeur, est véritablement justifié. L'idée à la base de la responsabilité causale du détenteur est que le préjudice soit pris en charge par celui qui crée le risque qualifié découlant de l'emploi d'un véhicule automobile. Or, l'introduction de systèmes rendant la conduite de plus en plus automatisée ne change finalement guère la situation du détenteur. D'une certaine manière, le conducteur est tout simplement remplacé par un automate. Certes, le détenteur ne peut pas donner d'instructions à cet automate comme il pourrait le faire avec un être humain, un conducteur. Mais il peut choisir, au moins au moment de l'achat du véhicule, un système technique auquel il accorde sa confiance⁴⁶.

Dans tous les cas, le nombre d'accidents dépendra toujours dans une large mesure des trajets parcourus par le véhicule (quel type? quelle distance? quelle fréquence?). Or, seul le détenteur décide de ces facteurs, que le véhi-

⁴⁵ <http://www.safercar.gov/Vehicle+Owners/vehicle-recalls-historic-recap> (26.06.2015).

⁴⁶ Lutz, *op. cit.*, p. 121.

cule soit conduit par un être humain ou une machine. C'est donc le détenteur qui continuera à créer le risque spécifique découlant de l'emploi du véhicule. Ce sera aussi lui qui continuera de retirer le bénéfice de l'emploi du véhicule.

Par conséquent, une répartition totalement nouvelle des responsabilités en faveur du détenteur du véhicule et en défaveur du constructeur automobile n'est guère justifiée.

En plus, les constructeurs devraient considérablement augmenter le prix de leurs véhicules pour tenir compte du risque accru de responsabilités. Il est vrai que de telles augmentations seraient en partie compensées par une diminution des primes d'assurance, car les assurances RC automobile encourraient, elles, moins de risques. Mais une augmentation des prix de vente pour les véhicules retarderait ou empêcherait complètement la mise sur le marché de voitures autonomes, ce qui serait regrettable, étant donné leur influence bénéfique pour la sécurité routière.

Mais il existe peut-être encore une autre solution, plutôt économique que juridique, à la pluralité de responsables en cas de d'accident dû à un dysfonctionnement d'un système d'aide à la conduite. On pourrait en effet obliger les constructeurs à offrir leurs voitures autonomes uniquement en combinaison avec une assurance RC. En cas d'accident, cette assurance prendrait en charge le préjudice causé. Il ne serait donc plus nécessaire, d'un point de vue purement économique, de distinguer entre la responsabilité du détenteur et la responsabilité du constructeur⁴⁷. C'est en tous cas la solution que prévoit la loi californienne qui fait certainement partie des législations les plus abouties dans ce domaine.

Zusammenfassung

Der vorliegende Beitrag untersucht, wie das Schweizer Recht im Falle der Fehlfunktion eines Fahrerassistenzsystems mit der Verantwortung des Halters und derjenigen des Herstellers des beteiligten Fahrzeugs umgeht. Es wird u.a. die Frage erörtert, ob in diesem Fall die Regelung zur Produkthaftung auf den Fahrzeughersteller angewendet werden kann. Der Beitrag ergründet auch die Regressmöglichkeiten der Haftpflichtversicherung des Halters gegen den Autohersteller. Schliesslich wirft er die Frage auf nach den Folgen der zunehmenden Automatisierung und Autonomie unserer Fahrzeuge für die Haftpflicht: Ist die allmähliche Verlagerung der Haftung vom Halter zum Hersteller tatsächlich gerechtfertigt?

⁴⁷ Lutz, *op. cit.*, p. 121.