

Réparation des sinistres de la circulation routière impliquant un élément d'extranéité : un chemin semé d'embûches ?

MÉMOIRE DE MAÎTRISE

présenté

par

Mario Arnaldo Ghidoni

sous la direction du

Prof. Vincent Brulhart

Semestre de Printemps 2021

TABLE DES MATIERES

I. INTRODUCTION	2
II. GENERALITES DES ASSURANCES RC	3
A. Bases légales en matière de circulation routière en Suisse	3
B. Généralités	4
C. Fonctionnement.....	6
1. Survenance d'un sinistre.....	6
2. Fonds national de garantie.....	7
III. PROBLEMES LORS DE LA SURVENANCE D'UN SINISTRE EN SUISSE AYANT UN ELEMENT D'EXTRAINETE	8
A. Bases légales	8
B. Bureau national d'assurance	10
1. Origines et système de la carte verte	10
2. Directive sur la protection des visiteurs	12
3. Compétences.....	14
C. Problèmes et obstacles potentiels.....	16
1. Introduction	16
2. Droit applicable	16
3. Droit de recours	19
4. Délais.....	31
IV. PROBLEMES LORS DE LA SURVENANCE D'UN SINISTRE A L'ETRANGER	32
A. Introduction.....	32
B. Problèmes et obstacles potentiels.....	33
1. Droit applicable	33
2. Actions de l'assureur	34
V. SOLUTIONS POSSIBLES	38
A. Perspectives futures	38
B. Appréciations personnelles	39
VI. CONCLUSION	XLI
VII. BIBLIOGRAPHIE	XLIII
VIII. TABLE DES ABREVIATIONS.....	XLVII

I. Introduction

Il fût une époque où le franchissement des frontières nationales par des véhicules automobiles pour d'autres motifs que professionnels ou économiques constituait une rareté. Cette époque est révolue ; au contraire, d'innombrables motifs poussent aujourd'hui de toujours plus nombreux automobilistes à franchir souvent, voire quotidiennement, une frontière. Ce franchissement a notamment été facilité par l'ouverture des frontières entre les États de l'Union européenne (ci-après : UE) et la Suisse, rendue possible par l'Accord d'association au système Schengen¹. Cette tendance croissante est confirmée par les statistiques qui, depuis de nombreuses années, attestent d'une augmentation des véhicules immatriculés en Suisse, circulant à l'intérieur et à l'extérieur des frontières nationales². De même, on assiste à une augmentation toujours plus importante du nombre de véhicules immatriculés à l'étranger circulant en Suisse³.

Cette augmentation rapide du nombre de véhicules automobiles sur la route ne saurait nous laisser indifférents compte tenu des risques induits de sinistres potentiels, lesquels peuvent parfois générer des dommages considérables voire dramatiques pour les victimes. Si la réparation de ces sinistres n'est certainement pas une nouveauté pour les assureurs suisses, la dimension internationale que peuvent revêtir ceux-ci constitue un élément auquel, nous le verrons, ils ne sont pas encore totalement habitués. C'est sur cette réalité et, plus spécifiquement, sur les problématiques qui subsistent dans la réparation des sinistres impliquant un élément d'extranéité, que portera ce travail de mémoire.

Après un bref exposé concernant les assurances responsabilité civile (ci-après : assurances RC), sur l'élément déclencheur de leur intervention et sur leur fonctionnement, nous nous intéresserons en premier lieu aux problématiques relatives à la réparation de sinistres survenus en Suisse et impliquant deux véhicules, dont l'un est immatriculé à l'étranger et l'autre sur le territoire helvétique. En deuxième lieu, nous exposerons les difficultés qui subsistent en cas d'accident de la circulation survenu à l'étranger et impliquant un véhicule de ce pays et l'autre véhicule suisse. Notre analyse se limitera aux situations où seuls deux véhicules sont impliqués et où seul un détenteur est considéré comme responsable. Nous verrons que ce seul champ d'observation soulève déjà plusieurs véritables problématiques.

Avant de conclure, nous évoquerons les futures évolutions législatives susceptibles d'être adoptées prochainement dans ce domaine, suivies d'une brève appréciation personnelle.

¹ Accord entre la Confédération suisse, l'Union européenne et la Communauté européenne sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen du 26 octobre 2004 (RS 0.362.31).

² Les statistiques indiquent qu'en 2020 le nombre de véhicules routiers à moteur immatriculés en Suisse était de 6,2 millions, sur une population totale de 8,6 millions (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transport/infrastructures-transport-vehicules/vehicules.html> (consulté le 15.03.2021)).

³ <https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/themes/routes-nationales/fluidite-du-traffic-et-embouteillages/traffic-sur-les-routes-nationales---rapport-annuel.html> (consulté le 14.07.2021).

II. Généralités des assurances RC

A. Bases légales en matière de circulation routière en Suisse

Le droit de la circulation routière en Suisse trouve ses fondements dans la Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (ci-après : LCR)⁴. Cette loi concrétise le mandat constitutionnel conféré à la Confédération en vertu de l'art. 82 al. 1 de la Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999⁵ (ci-après : Cst.), à savoir celui de légiférer en matière de circulation routière, les cantons gardant toutefois encore une marge de manœuvre en vertu des art. 3, 106 al. 2 et 3 LCR ainsi que pour tout ce qui dépasse le champ d'application de ladite loi⁶. Aujourd'hui, accorder une telle compétence à la Confédération nous paraît logique, conscients de l'importance des routes en tant qu'instrument de liaison du pays et concevant difficilement un droit non uniformisé avec des règles différentes dans chaque canton. Néanmoins jusqu'à l'entrée en vigueur de la révision du 18 avril 1999, l'ancien art. 37bis Cst n'octroyait à la Confédération qu'une compétence très restreinte, et le rôle des cantons revêtait ainsi et encore une importance fondamentale⁷.

L'ancienne Loi fédérale sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles du 15 mars 1932 avait rapidement appelé des révisions⁸ (notamment à cause du nombre de véhicules toujours plus important sur la route)⁹ et ne constituait pas une base légale satisfaisante ; la LCR subséquente a, elle, défini un cadre stable en la matière et fournit aux assureurs un instrument utile pour la réparation des dommages. En principe, la LCR s'applique à tout véhicule se trouvant en Suisse et à tout fait y survenant. L'art. 1 al. 2 LCR restreint toutefois ce champ territorial en précisant que les règles définies par la LCR ne s'appliquent que sur « *les routes servant à la circulation publique* ». Cette notion englobe toutes les routes qui ne servent pas exclusivement à l'usage privé (art. 1 al. 2 OCR), c'est-à-dire celles dont l'accès est restreint par un panneau ou une signalisation faisant apparaître la volonté du propriétaire du fonds de limiter la circulation, en donnant par conséquent un caractère privé à un tel espace¹⁰. Ainsi, la LCR s'applique sur « *toute voie de communication, tout espace carrossable et toute surface se prêtant au trafic en mouvement ou à l'arrêt [...] accessible à un cercle indéterminé de personnes* »¹¹. Quant au champ d'application personnel, la loi s'applique uniquement aux conducteurs de véhicules automobiles (art. 7 al. 1 LCR) et aux cycles (art. 24 al. 1 de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, ci-après : OETV)¹². En revanche, aux autres engins assimilés à des véhicules, tels que les véhicules à traction animale (art. 21 LCR), la LCR ne leur est applicable que « *sur les routes ouvertes entièrement ou partiellement aux véhicules automobiles ou aux cycles* » (art. 1 al. 2 LCR).

La LCR est complétée par toute une série d'ordonnances. On peut faire état de l'Ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (ci-après : OCR)¹³, l'Ordonnance

⁴ RS 741.01.

⁵ RS 101.

⁶ CEDRIC, p. 11.

⁷ GROSS, p. 128.

⁸ RUSCONI, Code commenté LCR, p. 5.

⁹ Message du Conseil fédéral relatif à la LCR du 24 juin 1955, p. 6 (FF 1955 II 1).

¹⁰ RUSCONI, Code commenté LCR, ad art. 1 LCR, N 3.3.

¹¹ *Ibid.*, ad art. 1 LCR N 3.2.

¹² RS 741.41.

¹³ RS 741.11.

sur l'assurance des véhicules du 20 novembre 1959 (ci-après : OAV)¹⁴, l'Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (ci-après : OSR)¹⁵ et l'Ordonnance sur le contrôle de la circulation routière du 28 mars 2007 (ci-après : OCCR)¹⁶.

Mentionnons encore ici que ces dernières années le peuple et le législateur suisse ont exprimé à plusieurs reprises leur volonté d'introduire d'importantes mesures visant à renforcer la sécurité des règles de la circulation routière. Le 15 juin 2012, ces efforts, concrétisés dans le programme d'action *Via sicura*, ont conduit à la modification de plusieurs dispositions de la LCR¹⁷ et de l'Ordonnance concernant les taux limites d'alcool en matière de circulation routière¹⁸. Le succès de ce programme est démontré par le fait que le nombre de victimes d'accidents routiers a effectivement diminué¹⁹.

B. Généralités

En adoptant le cadre légal en matière de circulation routière, le législateur était conscient du risque que représente tout véhicule automobile et des préjudices qui peuvent découler de l'utilisation de ceux-ci²⁰. Il s'imposait, dès lors, d'adopter des règles strictes visant à assurer le plus haut degré de sécurité ainsi que d'établir des responsabilités en cas d'accident de la circulation. C'est à cette dernière préoccupation que répond l'art. 58 LCR en instaurant une responsabilité civile du détenteur du véhicule automobile pour le préjudice découlant de l'emploi dudit véhicule (à l'exception de son al. 2)²¹. Cette responsabilité est une responsabilité causale aggravée indépendante de toute faute : l'auteur répond d'un dommage « *indépendamment de tout manquement de sa part ou de tout défaut de l'objet ayant causé le dommage* »,²². Dans ce travail, nous ne nous attarderons pas sur les autres conditions qui engagent la responsabilité de l'art. 58 LCR, à savoir – outre l'emploi du véhicule – l'existence d'un préjudice (qui peut être corporel, matériel, ou moral), la qualité du détenteur automobile, l'illicéité ainsi que le lien de causalité²³.

Alors que l'art. 58 LCR impose au détenteur l'obligation de réparer le dommage causé, le législateur estimait qu'il fallait encore garantir que celui-ci puisse effectivement être réparé, tout en évitant qu'une telle réparation ait une répercussion négative sur la situation patrimoniale du responsable²⁴. C'est pourquoi, l'art. 63 al. 1 LCR soumet la mise en circulation sur la voie

¹⁴ RS 741.31.

¹⁵ RS 741.21.

¹⁶ RS 741.013.

¹⁷ FF 2012 5501.

¹⁸ RS 741.13.

¹⁹ Évaluation du programme *Via sicura*: rapport du Conseil fédéral en réponse au postulat 16.3267 de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil des États du 14 avril 2016 du 28 juin 2017, p. 12 (<https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2016/20163267/Bericht%20BR%20F.pdf>).

²⁰ GROSS, p. 3.

²¹ La jurisprudence concernant la notion de « emploi du véhicule » est riche. À cet égard, il faut relever que le véhicule est également considéré à l'emploi lors de l'utilisation de ses organes mécaniques, tels que le moteur ou les phares (ATF 97 II 151 c. 3a).

²² BREHM, RC auto, p. 2.

²³ RUSCONI, Code commenté LCR, ad art. 58 LCR N 2.3 précise que le dommage purement économique est exclu.

²⁴ RUSCONI, Code commenté LCR, ad art. 63 LCR, N 1 précise que « *L'institution de la responsabilité objective aggravée, que la loi impose au détenteur (LCR 58), pourrait bien n'être qu'illusoire en pratique, si elle n'était assortie, pour celui qui doit l'assumer, de l'obligation d'être assuré* ».

publique de tout véhicule automobile à l'obligation de conclure une assurance responsabilité civile²⁵. Bien que cette disposition légale fonde déjà en soi le rapport de base d'assurance, pour produire ses effets encore faut-il conclure un contrat d'assurance²⁶. Le preneur d'assurance, à savoir celui qui doit conclure ce contrat d'assurance et le débiteur de la prime²⁷, est la personne qui met en circulation le véhicule automobile en vertu de l'art. 63 LCR²⁸. Dans ce cadre, la personne concernée peut aussi bien être le propriétaire du véhicule automobile que son détenteur, étant noté que ceux-ci ne sont pas forcément identiques²⁹. En effet, la jurisprudence confirme et précise ainsi à ce propos que « *le détenteur, au sens de la LCR, n'est pas le propriétaire du véhicule ou la personne qui est inscrite dans le permis de circulation, mais celle qui l'utilise à ses frais et à ses risques et qui en dispose réellement directement* »³⁰. L'importance de cette distinction réside dans le fait que, indépendamment de la personne qui met en circulation le véhicule automobile, il n'y aura toujours que le détenteur qui engagera sa responsabilité, en vertu de l'art. 58 LCR.

La conclusion d'une assurance RC fait l'objet d'une attestation d'assurance (art. 68 al. 1 LCR), établie conformément aux exigences de l'art. 4 OAV et de son Annexe³¹. Suite à cette attestation d'assurance, l'Office de la circulation routière compétent, après s'être assuré que toutes les taxes ont été payées, délivre le permis de circulation et les plaques, autorisant ainsi la circulation du véhicule³².

L'activité des assureurs privés étant caractérisée par un *questus lucri*, soit une recherche du profit, ceux-ci pourront au nom de la liberté contractuelle³³ refuser de contracter avec toute personne étant susceptible de conduire à une antisélection³⁴.

Les seuils de couverture minimale d'assurance sont prévus à l'art. 3 al. 1 OAV pour les dommages corporels et matériels et à l'art. 62 LCR pour le tort moral³⁵. Ces seuils ne sont pas fixes et peuvent faire l'objet de modifications dans certaines situations. Dans cette optique, les assureurs n'ont pas le droit de prévoir *ex contractu* une couverture plus restrictive que celle qui figure dans la loi, notamment s'agissant de ses seuils minimaux, mais peuvent en revanche en prévoir une plus généreuse. De même, grâce à l'art. 63 al. 3 LCR et par le biais des Conditions Générales d'Assurance (ci-après : CGA), ils ont le droit d'exclure la prise en charge de certaines prétentions.

²⁵ Sont toutefois exemptés de l'obligation de conclure une assurance RC les véhicules énumérés à l'art. 38 OAV, ceux découlant des art. 32 et 33 OAV *a contrario* ainsi que la Confédération et les cantons (art. 73).

²⁶ ZUFFEREY, p. 45.

²⁷ BRULHART, Assurances privées, p. 271, ch. 480.

²⁸ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad* art. 63 LCR N 1.

²⁹ *Ibid.*, *ad* art. 63 LCR N 1.2.

³⁰ ATF 129 III 102 = JdT 2003 I 500, c. 2.1.

³¹ *Ibid.*, *ad* art. 68 LCR N 1.1.

³² L'art. 63 LCR est étroitement lié à d'autres dispositions légales. A titre d'exemple, l'art. 10 al. 1 LCR soumet la mise en circulation des véhicules automobiles à la condition de disposer d'un permis de la circulation et de plaques de contrôle, ceux-ci n'étant toutefois délivrés qu'après avoir conclu une assurance RC sur le véhicule en question (art. 71 de l'Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière du 27 octobre 1976, ci-après : OAC).

³³ Par le biais de l'art. 19 al. 1 CO, applicable à tous les contrats soumis à la LCA en vertu de l'art. 100 LCA.

³⁴ BRULHART, Liberté contractuelle, p. 90 : l'antisélection se réfère à la situation où une assurance présente une concentration des risques les plus dangereux et moins profitables, ayant pour effet d'éloigner les bons risques parce que « *l'assurance devient trop chère et seuls viennent s'assurer de nouveaux mauvais risques qui contribuent à leur tour à l'aggravation du phénomène* ».

³⁵ GROSS, p. 142 : le choix d'incorporer de telles règles dans une ordonnance n'est pas aléatoire, sachant que la procédure de modification des dispositions contenues dans une ordonnance est beaucoup plus souple que celle prévues pour une loi.

La volonté du législateur de s'assurer de la réparation du dommage se concrétise également par l'introduction de l'action directe de l'art. 65 al. 1 LCR, au travers de laquelle le lésé a le droit de faire valoir ses prétentions directement à l'encontre de l'assureur RC du responsable ainsi que de ce dernier³⁶. L'assureur engage alors une responsabilité *ex lege*, indépendante du contrat d'assurance³⁷ et de sa teneur, ce qui implique qu'il ne pourra pas opposer au lésé les exceptions découlant du contrat conclu avec son assuré ou celles de la Loi fédérale sur le contrat d'assurance (ci-après LCA)³⁸, conformément à l'art. 65 al. 2 LCA.

De façon complémentaire à la couverture RC automobile, la majorité des assureurs proposent aussi la conclusion, facultative, d'une assurance casco et d'une assurance occupants³⁹. L'assurance casco, qu'elle soit partielle ou complète – la différence essentielle résidant dans le fait que la casco complète couvre également la collision – prend en charge les dommages survenus au véhicule sans qu'une éventuelle responsabilité civile soit engagée⁴⁰. L'assurance occupants, quant à elle, vise à prendre en charge les dommages subis par les autres occupants du véhicule⁴¹.

C. Fonctionnement

1. Survenance d'un sinistre

Dans son champ d'application, la LCR impose aux parties impliquées le respect de nombreuses obligations valables indépendamment du fait que l'accident ait été causé intentionnellement ou par négligence⁴². Il incombera ainsi aux parties concernées d'arrêter leur véhicule, d'assurer la sécurité de la circulation, de porter secours aux blessés et de prêter leur concours à la reconstitution des faits. Si l'intervention de la police est toujours requise en présence de blessés, elle ne l'est pas lors d'un accident causant un seul dommage matériel sauf en cas d'impossibilité d'identifier le nom ainsi que l'adresse du responsable (art. 51 al. 2 et 3 LCR). Ces obligations légales peuvent néanmoins être incorporées dans le contrat d'assurance, devenant alors également *ex contractu*. De cette façon, l'assureur n'interviendra que si ces devoirs sont respectés. Néanmoins, comme on le verra dans les chapitres suivants, le non-respect des obligations contractuelles par l'assuré envers son assureur ne constitue pas une exception opposable à la victime dans l'exercice de son droit d'action directe (art. 65 al. 2 LCR).

En outre, en vertu du contrat d'assurance, l'assuré sera soumis à une série d'autres obligations. Si ces dernières ne sont pas respectées, les droits des assurés peuvent alors soit être réduits (art. 38 al. 2 et 39 al. 2 LCA) soit être déchés (art. 38 al. 3, 68 al. 2, voire selon l'art. 45 al. 1 LCA). Sur le plan formel, il incombe à l'assuré d'annoncer le sinistre à l'assureur aussitôt qu'il a eu connaissance (art. 38 al. 1 LCA). C'est l'obligation la plus importante, laquelle permet à l'assureur de prendre à temps les mesures nécessaires. Le respect de ce devoir permet aussi à

³⁶ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad* art. 65 N 1.1 : le droit d'action directe du lésé constitue une exception au principe de la relativité des contrats.

³⁷ ATF 97 II 161 c. 1 = JdT 1972 I 446.

³⁸ RS 221.229.1.

³⁹ DANTHE, p. 261.

⁴⁰ RAVY – WYDMER, p. 32 constate que la plupart des assurances RC prévoient un dédommagement en valeur vénale et indépendamment de toute faute.

⁴¹ HIRT, p. 92.

⁴² JEANNERET, p. 10.

l'assuré d'avoir la garantie d'être couvert⁴³. Dans ce cadre, il convient de préciser que des craintes ou des doutes sur la possible survenance du dommage suffisent à déclencher le devoir d'annonce⁴⁴. Aujourd'hui, l'évolution rapide de la technologie a permis de rendre ce devoir d'annonce extrêmement simple. En effet, la plupart des assurances prévoient désormais, en plus d'un numéro d'urgence, une procédure de notification du sinistre par internet. C'est à cette occasion que l'assuré devra déclarer, entre autres, la survenance de l'accident, ses modalités, son lieu et les parties impliquées. L'assuré est tenu, en effet, de fournir à son assureur tout renseignement nécessaire à déterminer les circonstances ou les conséquences de l'accident (art. 39 al. 1 LCA). Sur le plan pratique, l'assuré doit prendre toutes les mesures possibles permettant de restreindre le dommage, le cas échéant selon les instructions de l'assureur (art. 61 al. 1 LCA). De même, dans le but de faciliter la détermination des causes du sinistres ou de celles du dommage, tant que celui-ci n'est pas évalué, l'assuré est, en principe, soumis à l'interdiction d'apporter des changements (art. 68 al. 1 LCA).

Quant à l'étendue de la réparation, à condition que l'assuré ait satisfait aux obligations légales et contractuelles, conformément à l'art. 58 LCR, une indemnisation totale aura lieu, sous réserve des seuils prévus par l'OAV⁴⁵. A noter toutefois qu'en cas de partage de responsabilités, il incombera alors au juge de fixer les dommages-intérêts selon les responsabilités de chacun, en vertu de l'art. 44 al. 1 CO, par renvoi de l'art. 62 al. 1 LCR⁴⁶.

2. Fonds national de garantie

Comme évoqué ci-dessus, le devoir d'annoncer le sinistre joue un rôle essentiel en matière d'assurances privées puisqu'il constitue le point de départ de l'intervention de l'assureur. Cette annonce porte sur différents éléments que l'assuré doit rassembler, notamment les coordonnées du responsable. Si, en théorie, cette obligation ne semble présenter aucune difficulté, il en va différemment en pratique ; en effet, selon les circonstances, l'obtention de ces coordonnées peut s'avérer assez complexe. *A contrario*, la garantie d'être couvert par une assurance RC n'implique pas forcément que la personne responsable du dommage soit disponible envers le lésé et coopère avec lui en lui fournissant ses coordonnées. La réalité démontre souvent le contraire : après avoir commis un dommage certains conducteurs poursuivent leur trajet – consciemment ou non – violant ainsi les art. 51 al. 2 et 92 al. 2 LCR. Toutefois, il serait inadmissible de priver d'effet l'art. 63 LCR, à savoir la réparation du dommage causé, au motif que l'auteur du dommage est inconnu. C'est pourquoi, le législateur a prévu l'institution d'un Fonds national de garantie, soit une association formée par les différentes assurances RC automobiles. Les tâches dudit Fonds sont actuellement confiées à la *Zurich Compagnie d'Assurances SA* (ci-après : Zurich), selon l'art. 76b al. 4 let. a LCR⁴⁷.

Le Fonds national de garantie a ainsi pour but d'indemniser le lésé des dommages causés en Suisse ou dans la Principauté du Liechtenstein (ci-après : Liechtenstein), soit par des véhicules automobiles ou des remorques non identifiés ou non assurés, soit par des cycles ou des engins assimilés à des véhicules lorsque l'auteur du dommage ne peut être identifié ou que le dommage n'est pas couvert (art. 76 al. 2 let. a ch. 1 et 2 LCR). De plus, il est compétent pour couvrir la

⁴³ GUIBAN, p. 125.

⁴⁴ ATF 115 II 88 c. 3 ; BRULHART, Assurances privées, p. 385, ch. 735.

⁴⁵ BREHM, RC auto, p. 119.

⁴⁶ *Ibid.*, p. 116.

⁴⁷ https://www.nbi-ngf.ch/pdf/Geschichte_NVb%20und%20NGF_fr_2020.pdf (consulté le 21.03.2021).

responsabilité civile engagée par un responsable qui a été entre temps déclaré en faillite, ce selon l'art. 76 al. 2 let. c LCR.

Le devoir d'annoncer le sinistre au Fonds national de garantie incombe au lésé (art. 52 OAV). Néanmoins, seule est légitimée à bénéficier d'une indemnisation de la part du Fonds national de garantie la victime de nationalité suisse et domicilié en Suisse au moment de l'accident (art. 54 al. 1 OAV), sous réserve des exceptions énumérées à l'al. 2 de cette disposition.

Depuis de nombreuses années, le nombre de sinistres pris en charge par le Fonds de garantie augmente de manière continue⁴⁸ ; c'est dire que ce Fonds continuera à jouer un rôle accru à l'avenir.⁴⁹

III. Problèmes lors de la survenance d'un sinistre en Suisse ayant un élément d'extranéité

A. Bases légales

Le droit de la circulation routière suisse ne se limite pas aux frontières nationales mais, au contraire, contient un aspect international, lequel revêt une place toujours plus importante. Pour cette raison, il serait illusoire de concevoir le droit de la circulation routière comme un droit national se développant indépendamment de toutes les autres législations et n'ayant aucun impact réciproque sur celles-ci. En effet, comme la doctrine l'a établi « *la réglementation de l'obligation d'assurance de la responsabilité civile automobile pose sur le plan international des problèmes originaux dont la solution dépend moins d'un recours aux principes généraux du rattachement de la responsabilité civile, que d'une étude des lois et règlements, dans le but de déterminer la portée internationale de ceux-ci* »⁵⁰. Néanmoins, l'étude des problématiques survenant lors d'un accident de la circulation en Suisse ne saurait débiter sans que nous ayons défini préalablement le cadre légal dans lequel s'inscrivent ces sinistres. En effet, par rapport aux bases légales suisses ledit cadre connaît quelques caractéristiques propres.

La Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière du 4 mai 1971 (ci-après : Convention de La Haye)⁵¹, en vigueur en Suisse depuis le 2 janvier 1987, a pour but principal de déterminer la loi applicable à la responsabilité civile extracontractuelle découlant d'un accident de la circulation routière⁵². Cette Convention, ayant pour vocation de s'appliquer *erga omnes*⁵³, consacre le principe selon lequel le droit applicable est celui de l'État sur le territoire duquel l'accident est survenu (art. 3). A noter que le droit ainsi applicable peut même être celui d'un État non contractant selon l'art. 11 de la Convention de La Haye, tout renvoi à une autre législation étant exclu⁵⁴. Exceptionnellement, le droit de l'État

⁴⁸ https://www.nbi-ngf.ch/pdf/portrait-und-jahresabschluss/nvb_ngf_portrait_und_kennzahlen_2018.pdf (consulté le 13.07.2021).

⁴⁹ FUHRER / GÜNTNER, p. 90.

⁵⁰ FORGET, p. 113.

⁵¹ RS 0.741.31.

⁵² FORGET, p. 108 : l'adoption de la Convention de La Haye a permis de combler le vide présent au niveau européen dans le rattachement de la responsabilité en matière de circulation routière.

⁵³ BONOMI, p. 174.

⁵⁴ *Ibid.*, p. 165.

d'immatriculation trouve son application dans des circonstances très particulières, à savoir lorsque dans un accident un seul véhicule immatriculé à l'étranger est impliqué ou en cas de pluralité de victimes, ce conformément à l'art. 4 de la Convention dont la liste est exhaustive⁵⁵. Or, même dans les cas d'application du droit du lieu de l'immatriculation défini par les art. 4 et 5 de la Convention, les normes applicables au lieu où l'accident s'est produit doivent être prises en compte en tant que « *faits entourant l'accident* », ce qui octroie à l'instance compétente une grande marge d'appréciation (art. 7 de la Convention de La Haye). Actuellement, vingt-quatre États ont signé la Convention, dont la plupart sont européens⁵⁶.

Dans cette optique, il faut encore mentionner que la Convention de La Haye ne porte pas préjudice aux dispositions prévues par le Règlement n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles (ci-après : Règlement de Rome II), ledit Règlement étant applicable par défaut aux États n'ayant pas signé la Convention de La Haye (en vertu de son art. 29). Comme son nom l'indique, ce Règlement détermine la loi applicable aux obligations non contractuelles, voire celles découlant d'un acte illicite (de la circulation routière, par exemple), afin d'instaurer un système de conflit de loi uniformisé au sein de l'UE⁵⁷. En particulier, son art. 4 prévoit que la loi applicable à une obligation non contractuelle résultant d'un fait dommageable est celle du pays où le dommage survient.

La Convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale du 30 octobre 2007 (ci-après : Convention de Lugano ou CL)⁵⁸ a pour but, quant à elle, de déterminer la compétence internationale des juridictions de même que la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Elle constitue donc l'ancrage permettant notamment de déterminer auprès de quelle juridiction le défendeur peut être attiré. Dans ce cadre, il est important de définir au préalable le champ d'application de cette convention, lequel, comme on le verra, est susceptible de poser certains problèmes.

S'agissant du champ d'application *ratione personae*, il faut que le défendeur soit domicilié sur le territoire d'un État contractant. Quant au champ d'application *ratione materiae*, il faut que l'affaire en question ait trait aux assurances privées et touche aux matières civiles et commerciales. Une condition supplémentaire est imposée par une partie de la doctrine, en vertu de laquelle une affaire doit comporter un caractère international pour que la Convention de Lugano trouve son application⁵⁹. Tel est le cas si le défendeur est attiré devant « *les juridictions d'un État autre que celui de son domicile (ou si) les parties en litige sont domiciliées dans des États différents* »⁶⁰. Le lieu de situation du risque hors de l'État du for ne suffit en principe pas pour donner un caractère international à l'affaire en question⁶¹.

Encore faut-il préciser que de nombreuses dispositions de la Convention de Lugano ne se limitent pas à déterminer le pays de la juridiction compétente, mais désignent également la compétence territoriale, à savoir le tribunal compétent dans l'ordre juridique interne. C'est notamment le cas de l'art. 10 CL⁶².

⁵⁵ BONOMI, p. 169.

⁵⁶ BRULHART, Compétence internationale, p. 53.

⁵⁷ BRULHART, Projet de Règlement Rome II, p. 4.

⁵⁸ RS 0.275.12.

⁵⁹ BRULHART, Compétence internationale, p. 91.

⁶⁰ *Ibid.*, p. 116.

⁶¹ *Ibid.*, p. 117.

⁶² *Ibid.*, p. 79.

La Convention de Lugano est étroitement liée à la Convention de Bruxelles du 27 septembre 1968 concernant la compétence et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (ci-après : Convention de Bruxelles), désormais remplacée par le Règlement « *Bruxelles I* »⁶³, sur laquelle elle se fonde⁶⁴ et avec laquelle elle partage de nombreuses analogies. Celles-ci partent notamment du même champ d'application (art. 1 Convention de Bruxelles).

La Loi fédérale sur le droit international privé (ci-après : LDIP)⁶⁵, qui relève du droit interne, a notamment pour but de déterminer la compétence des autorités judiciaires ou administratives suisses ainsi que le droit applicable (art. 1 al. 1 let. a et b LDIP). Dès lors, nous nous y référerons en présence d'un ou de plusieurs éléments d'extranéité ou d'un contrat d'assurance international⁶⁶. La LDIP contient une section entière sur les actes illicites, soit la section III, et, à son art. 134 LDIP, renvoie expressément à la Convention de La Haye en ce qui concerne les prétentions résultant d'accidents de la circulation routière.

Cette liste de textes législatifs entrant en ligne de compte lors d'un accident de la circulation routière ayant un élément d'extranéité n'est pas exhaustive et d'autres lois encore pourront trouver application dans un cas d'espèce. Ainsi, certains actes de droit européen, des directives notamment, se voient reconnaître une importance accrue dans ce domaine ; par ailleurs le législateur suisse s'en est inspiré à plusieurs reprises. Dans cette optique, au vu de leur importance, nous nous attarderons sur la compréhension de ces textes européens car celle-ci est fondamentale pour saisir les mécanisme et problématique régissant la réparation de ce type de sinistres internationaux.

B. Bureau national d'assurance

1. Origines et système de la carte verte

Les art. 39 ss OAV traitent de la réparation des dommages causés en Suisse ou au Liechtenstein par des véhicules automobiles ou remorques étrangers⁶⁷. Le législateur ne voulait pas, en effet, que la réparation du sinistre soit rendue plus difficile, voire impossible, du fait qu'un véhicule étranger est impliqué dans un accident. Au contraire, son intention était de garantir une réparation du dommage causé en Suisse par des véhicules automobiles étrangers aussi efficace, « dans la même mesure » pour citer l'art. 40 al. 2 OAV, que si l'accident avait été causé par un véhicule suisse⁶⁸. Dès lors, pour que ces objectifs soient garantis au mieux, le législateur a confié à un organisme particulier la compétence de s'occuper des sinistres causés par des véhicules automobiles ou remorques étrangers en Suisse : le Bureau national d'assurance (ci-après : BNA)⁶⁹.

Comme c'était le cas pour le Fonds de garantie, avec lequel il partage plusieurs similitudes (art. 79a LCR), la tâche de constituer et d'exploiter le BNA appartient à l'ensemble des assurances

⁶³ BRULHART, *Compétence internationale*, p. 9.

⁶⁴ KNOEPFLER, p. 65, ch. 126a.

⁶⁵ RS 291.

⁶⁶ BRULHART, *Compétence internationale*, p. 53.

⁶⁷ *Ibid*, p. 258.

⁶⁸ Message du Conseil fédéral relatif à la LCR, p. 103 (FF 1955 II 1).

⁶⁹ BRULHART, *Compétence internationale*, p. 244 : jusqu'en 1995 c'était le Syndicat des assureurs de la responsabilité civile qui était compétent.

RC automobiles (art. 74 al. 1 LCR). Le BNA revêt la forme d'une association, dotée de la personnalité juridique. Le lésé peut, entre autres, exercer son droit d'action directe contre le BNA, en raison des art. 60 ss du Code civil suisse du 10 décembre 1907⁷⁰ et de l'art. 74 al. 1 LCR⁷¹. L'adhésion au BNA est obligatoire pour toute assurance souhaitant exploiter la branche de l'assurance RC pour véhicules automobiles (art. 13 LSA).

Le BNA n'est néanmoins pas une particularité suisse. Il représente la concrétisation d'un engagement international auquel la Suisse est liée depuis la moitié du 20^{ème} siècle déjà. Son ancrage se situe, en effet, dans la Recommandation n° 5 du Comité des transports intérieurs de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe du 25 janvier 1949 qui, en vue de la réalisation du système de la carte verte⁷², exhortait l'institution d'un BNA dans chaque pays contractant⁷³. Ce système de la carte verte vise à faciliter, d'une part, l'indemnisation de dommages causés par un véhicule étranger, d'autre part la circulation routière transfrontalière⁷⁴. La réalisation du premier but a été rendue possible par l'adoption de règles s'assurant qu'en cas de sinistres l'indemnisation des victimes étrangères ait lieu selon le droit de l'État où l'accident s'est produit⁷⁵. Ainsi, en cas d'accident de la circulation, les lésés ont le droit de réclamer la réparation de leur préjudice au BNA de l'État dans lequel celui-ci est survenu. Quant au deuxième but, plus formel, la carte verte se veut un instrument permettant d'éviter de « *retarder au passage de la frontière les automobilistes par de longues formalités douanières, au motif qu'ils devaient satisfaire, au moment d'entrer dans le pays, aux obligations de ce pays en matière d'assurance* »⁷⁶. Dès lors, par le biais de cette carte, les autorités des États membres au système ont la preuve que le véhicule en question a une couverture d'assurance effective⁷⁷. *In concreto*, lorsqu'en franchissant la frontière suisse, le conducteur d'un véhicule automobile fournit la carte verte relative au véhicule en question, nos autorités ont la preuve que celui-ci est bien couvert par une assurance RC reconnue par la Suisse, ce qui réduit ainsi considérablement les formalités qui seraient alors requises⁷⁸.

Le statut de la carte verte, aussi connue aujourd'hui sous le nom de carte internationale d'assurance automobile, a fait l'objet de plusieurs modifications ces dernières années, et cela notamment par l'arrivée de la Directive 72/166/CEE du 24 avril 1972. En effet, dès l'entrée en vigueur de cette directive, le système de la carte verte s'est vu contraint de subir quelques changements⁷⁹. La Directive 72/166/CEE impose à tout État membre de l'UE de s'abstenir d'effectuer des contrôles de l'assurance RC à l'égard des véhicules automobiles entrant sur leur territoire (art. 2 al. 1 Directive 72/166/CEE). Cette idée est également présente dans le système de la carte verte. Toutefois, une telle abstention n'étant possible que s'il existe une garantie que tout véhicule entrant sur un territoire est couvert par une assurance RC, une harmonisation des conditions de conclusion des contrats d'assurance dans les États membres est alors devenue nécessaire. Cette harmonisation prévoit, entre autres, que la couverture des contrats d'assurance RC automobile doit s'étendre à tout sinistre survenu dans n'importe quel État membre (art. 3 al. 2 Directive 72/166/CEE). Cela traduit l'idée du législateur européen d'instaurer un système

⁷⁰ RS 210.

⁷¹ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad* art. 74 LCR N 2.1.

⁷² BRULHART, Compétence internationale, p. 237.

⁷³ FORGET, p. 148.

⁷⁴ <https://unece.org/DAM/trans/doc/2009/sc1/ECE-TRANS-SC1-2009-06f.pdf> (consulté le 22.03.2021).

⁷⁵ PIRE, p. 402.

⁷⁶ <https://www.nbi-ngf.ch/fr/nvb/facts-figures/geschichte-nvb> (consulté le 21.03.2021).

⁷⁷ PIRE, p. 402.

⁷⁸ BEDOUR, p. 865.

⁷⁹ PIRE, p. 405 s'interroge à cet égard sur les modifications imposées au système de la carte verte suite à l'adoption de cette Directive.

où, par le paiement d'une prime unique, chaque véhicule automobile est assuré civilement dans tous les États membres, conformément à la législation en vigueur dans ceux-ci⁸⁰.

Dans cette optique, le système de la carte verte revêt une grande importance dans la circulation entre les différents États parties. De plus, sa réglementation fournit un véritable appui dans la liquidation des sinistres de la circulation. En l'état actuel, le système de la carte verte lie tous les États européens, à l'exception du Kosovo, ainsi que certains États hors de l'Europe tels que notamment l'Azerbaïdjan⁸¹, l'Iran, le Maroc ou la Tunisie. Dès lors, grâce à la carte verte, les véhicules des États membres peuvent circuler librement tout en restant assurés en cas de dommage, et ce sans se soucier des modalités de la réparation de celui-ci. En effet, les BNA des États membres ont adopté, le 15 mars 1991, la Convention multilatérale de garantie, qui a désormais été remplacée par l'Accord entre les Bureaux Nationaux d'assurance des États Membres de l'Espace économique européen et d'autres États Associés du 30 mai 2002. Ce dernier, mieux connu sous le nom de Règlement général, lie la Suisse⁸². Ce Règlement général, dont l'application s'impose obligatoirement à tous les États signataires, définit les principes généraux réglant la prise en charge de sinistres ayant un caractère transfrontalier.

La compétence pour délivrer les cartes vertes appartient aux assureurs RC automobiles directement en vertu de l'art. 76b al. 4 let. a LCR⁸³. Dès lors, si elle n'a pas été remise lors de la conclusion du contrat d'assurance, tout assuré a le droit de l'obtenir en faisant la demande auprès de son assureur⁸⁴.

2. Directive sur la protection des visiteurs

Le règlement des sinistres impliquant un élément d'extranéité a connu une importante évolution dès le début du 21^{ème} siècle, dont le fondement principal se trouve dans la Directive 2000/26/CE du 11 mai 2000, aussi appelée *Directive sur la protection des visiteurs*. Le contenu de cette directive – avec celui de deux autres directives, respectivement la Directive 84/5/CEE du 30 décembre 1983 et celle 90/232/CEE du 14 mai 1990 – a désormais été intégré dans la Directive 2009/103/CE du 16 septembre 2009, ayant pour but de « *garantir aux personnes lésées à la suite d'un accident de la circulation un traitement comparable quel que soit l'endroit de la Communauté où l'accident s'est produit* » (§8 du Préambule).

En effet, l'efficacité du système de la carte verte était entravée par beaucoup de points insatisfaisants consécutifs au fait que le système lui-même n'apportait « *aucun secours particulier à la personne lésée lors d'un accident de la circulation routière survenu à l'extérieur de son pays d'origine* »⁸⁵. L'apport de la Directive 2000/26/CE constitue une véritable et fondamentale amélioration dudit système ; en effet, cette Directive octroie aux victimes d'accidents routiers causés par un véhicule étranger le droit de demander l'indemnisation du sinistre directement au BNA de leur pays, soit sans devoir se rendre à

⁸⁰ MAIANI, p. 142.

⁸¹ Son adhésion a été prononcée le 28 mai 2015 lors de l'Assemblée fédérale du Conseil des Bureaux à Sopot, en Pologne (<https://www.nbi-ngf.ch/fr/nvb/dokumente/internationale-versicherungskarte/besonderheiten>, consulté le 12 avril 2021).

⁸² https://www.bcf.asso.fr/wp-content/uploads/accord_multilateral_2008.pdf (consulté le 12 avril 2021).

⁸³ https://www.nbi-ngf.ch/pdf/Geschichte_NVb%20und%20NGF_fr_2020.pdf (consulté le 22.03.2021).

⁸⁴ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad* art. 74 N 2.3.

⁸⁵ LEMOR, p. 202).

l'étranger, comme c'était le cas auparavant⁸⁶. Une telle solution évite donc que la victime soit incommodée par l'ouverture d'une action au domicile du défendeur à l'étranger, système prévu par la majorité des législations⁸⁷ et dont le caractère peu pratique est patent⁸⁸.

Cette amélioration ne bénéficie néanmoins qu'aux États membres de l'UE. *A contrario*, la Directive en question n'avait aucun impact sur les pays tiers, tels que la Suisse. Or, exclure toute effet de la Directive sur la protection des visiteurs à l'égard de la Suisse aurait eu pour effet de rendre plus complexe la liquidation de sinistres impliquant un véhicule étranger dans ce pays ou un véhicule suisse à l'étranger ; c'est pour cette raison que la Suisse a décidé de reprendre unilatéralement le contenu de la Directive sur la protection des visiteurs dans son droit interne, tout d'abord aux art. 79a ss LCR, et puis à l'art. 34 LSA⁸⁹. Le Message du Conseil fédéral du 8 juillet 2002 stipule ainsi que « *La Suisse adressera à tous les États membres de l'Espace économique européen une déclaration unilatérale faisant savoir [...] qu'elle appliquera toutes les règles de la 4^{ème} Directive automobile à l'égard de ces États* »⁹⁰.

Cette reprise unilatérale a également permis à la Suisse d'avoir une législation la plus coordonnée possible avec celles de ses pays voisins, membres de l'UE. L'importance d'une telle coordination s'explique notamment par le fait que la majorité des véhicules des détenteurs responsables d'un accident survenu dans notre pays sont immatriculés en France, en Allemagne et en Italie (respectivement avec 5085, 3263 et 2203 accidents en 2019)⁹¹.

Néanmoins, cette seule reprise unilatérale n'aurait pas permis d'apporter une révolution proprement dite dans l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation. Au contraire, elle aurait rendu le système inéquitable et défavorable à la Suisse⁹². En effet, si la Suisse – conformément à la Directive – s'était engagée à nommer un représentant pour tous les États membres (ayant pour tâche de fournir au lésé étranger les informations nécessaires pour qu'il puisse faire valoir ses droits), ces derniers États n'auraient pas agi de la même façon envers la Suisse. Par ailleurs, à cause de sa position géographique européenne centrale, la Suisse « *ne pouvait pas rester indifférente aux évolutions de la réglementation européenne touchant la circulation routière* »⁹³. Compte tenu de ce qui précède le législateur suisse a soumis l'application des art. 79a ss LCR à la condition que l'autre État impliqué dans la liquidation d'un sinistre en matière de circulation ait accordé à la Suisse la réciprocité. Toutefois, cette réciprocité n'ayant été donnée que par le Liechtenstein, ces dispositions sont désormais inapplicables envers les autres États européens⁹⁴. Heureusement, cette lacune a été comblée par

⁸⁶ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad* art. 74 LCR N 2.1.

⁸⁷ A titre d'exemple : art. 10 al. 1 let. a du Code de procédure civile suisse (ci-après : CPC), art. 42 du Code de procédure civile français, art. 8 du *Zivilprozessordnung* allemand et art. 18 du *Codice di procedura civile* italien.

⁸⁸ Proposition du Parlement européen du 19 août 1999 sur la Directive 2000/26/CE, p. 8 c. 6 : « *Le système des bureaux délivrant la carte verte ne remédie pas à toutes les difficultés rencontrées par une personne lésée qui doit faire valoir ses droits dans une autre pays contre une personne qui réside dans de pays et contre une entreprise d'assurance agréée dans ce même pays (droit étranger, langue étrangère, procédure de règlement avec laquelle la personne lésée n'est pas familiarisée et règlement retardé souvent de manière excessive* ».

⁸⁹ BRULHART, Assurances privées, p. 63, ch. 103.

⁹⁰ Message du Conseil fédéral relatif à la modification de la LCR du 10 avril 2002, p. 4105 (FF 2002 4093).

⁹¹ Depuis longtemps déjà, les statistiques du BNA attestent que l'ordre de ces pays concernant le nombre de victimes est resté invariable (https://www.nbi-ngf.ch/pdf/statistik/Zusammenzug_CoB_Statistik_2019_F.pdf, consulté le 22.03.2021).

⁹² <https://www.nbi-ngf.ch/fr/nvb/rechtliche-grundlagen/internationale-abkommen/besucherschutz/europaeische-richtlinie> (consulté le 26.03.2021).

⁹³ BRULHART, BRULHART, *Projet de Règlement Rome II*, p. 3.

⁹⁴ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad* art. 79a LCR N 4.

la conclusion de plusieurs accords bilatéraux entre le BNA suisse avec les BNA des États membres de l'UE, et ce en faisant usage de la compétence de l'art. 76b al. 5 let. b LCR⁹⁵. Lesdits accords ont permis, du moins partiellement, à cette reprise unilatérale de déployer ses effets⁹⁶.

3. Compétences

En premier lieu, le BNA a pour tâche principale de couvrir la responsabilité civile pour les dommages causés, en Suisse ou au Liechtenstein⁹⁷, par des véhicules automobiles ou des remorques étrangers (art. 74 al. 2 let. a LCR et 41 OAV). Entrent dans cette catégorie tous les véhicules circulant grâce à un permis ou à des plaques délivrées selon le droit national d'un État autre que la Suisse ou le Liechtenstein (art. 39 al. 3 OAV).

Les modalités de la prise en charge des sinistres est régie par le Règlement des sinistres, qui est le fruit d'une collaboration entre le Comité de direction du Bureau national des assurances et le Fonds national de garantie. En vertu de l'art. 8 de ce Règlement, la compétence pour régler le sinistre au nom du BNA revient en principe à la *Zurich*, en tant qu'assureur apéritateur (art. 76b al. 4 let. a LCR), ou au représentant de la compagnie d'assurance étrangère en Suisse (leurs compétences étant énumérés, respectivement, à l'art. 8 Règlement des sinistres et art. 4 Règlement général)⁹⁸. Dès lors, à condition que ce représentant ait été agréé conformément à la procédure telle que décrite à l'art. 4 du Règlement général, c'est lui qui sera compétent pour régler le sinistre, en faisant alors office d'interlocuteur entre les deux États concernés⁹⁹.

Notons encore que certains assureurs étrangers, afin de faciliter la prise en charge du sinistre, ont constitué des sociétés de règlement de sinistres en Suisse. Ces assureurs seront alors compétents pour les accidents impliquant leurs assurés¹⁰⁰. Toutefois, pour agir de la sorte ils doivent avoir signé le *Swiss Interclaims Agreement* avec le BNA, conformément à l'art. 41 al. 3 OAV. En pratique, dans un tel cas, une fois informé de la survenance du sinistre, le BNA prendra contact avec le lésé afin de lui indiquer l'assureur compétent pour traiter son cas.

En cas de dommage tel que prévu à l'art. 39 al. 1 OAV, le lésé devra se manifester et fournir au BNA toute une série d'informations (art. 42 al. 1 OAV). La prise en charge du sinistre par le BNA en sa faveur reste néanmoins soumise à la condition que la LCR accorde une obligation d'assurance (art. 74 al. a LCR) et qu'elle reconnaisse les prétentions du lésé à l'endroit du détenteur responsable (art. 40 al. 1 OVA). Quant au BNA, l'annonce du lésé déclenche pour lui l'obligation d'enquêter sur les circonstances de l'accident « *dans les meilleurs délais* » (art. 3 al. 1 du Règlement général). A noter que le BNA ne pourra faire abstraction du délai de prescription de l'art. 83 LCR qui lui est directement opposable.

L'étendue de la prise en charge du sinistre, conformément au principe d'égalité, ne doit pas dépasser celle qui aurait été octroyée « *si l'accident avait été causé par un véhicule suisse* »

⁹⁵ DÄHLER, p. 166 ch. 268 a dressé une liste de ces accords, en date 10 juillet 2018.

⁹⁶ FORGET, p. 153.

⁹⁷ En vertu de l'Échange de notes du 3 novembre 2003 entre la Confédération suisse et la Principauté de Liechtenstein sur la couverture des dommages causés lors d'accidents de la circulation routière.

⁹⁸ https://www.nbi-ngf.ch/pdf/Geschichte_NVB%20und%20NGF_fr_2020.pdf (consulté le 21.03.2021).

⁹⁹ Message du Conseil fédéral relatif à la modification de la LCR du 10 avril 2002, p. 4099 (FF 2002 4093).

¹⁰⁰ METZLER, p. 269 : c'est notamment le cas des assurances *AVUS* (Suisse), *BIRS* (Suisse) ou *Van Ameyde* (Switzerland).

(art. 40 al. 1 et 2 OAV). Dès lors, la réparation du BNA est limitée, à l'exception de l'art. 40 al. 3 OAV, aux mêmes seuils prévus par les art. 3 et 12 al. 1 OAV. Enfin, les exclusions qui peuvent être contractuellement prévues par l'assureur conformément à l'art. 74 al. 2 let. a LCR n'ont en principe, sauf accord contraire, aucun effet envers le BNA, lequel n'est pas partie au contrat d'assurance en question.

En deuxième lieu, le BNA est compétent pour exploiter l'organisme d'information (art. 74 al. 2 let. b et 49 a à d OAV) qui a pour tâche de fournir une aide concrète aux lésés désirant être éclairés sur *comment* et *auprès de qui* faire valoir leurs prétentions¹⁰¹. L'organisme d'information leur fournira, notamment, l'adresse des assureurs compétents et de leurs représentants.

Le BNA est aussi compétent pour coordonner la conclusion de l'assurance-frontière (art. 74 al. 2 let. c LCR). En effet, il arrive qu'un véhicule entre en Suisse ou au Liechtenstein sans aucune couverture RC. C'est pour cette raison que le législateur impose la conclusion d'une assurance-frontière à tout véhicule automobile étranger dont le dommage en Suisse n'est pas garanti par un accord conclu entre le BNA suisse et le BNA étranger selon les critères de l'art. 45 OAV (art. 44 al. 1 OAV)¹⁰². Tel est notamment le cas « *lorsque le véhicule automobile n'est pas immatriculé dans un pays signataire de l'Accord multilatéral ou qu'il ne dispose pas d'une carte verte valable pour l'entrée en Suisse ou dans la Principauté du Liechtenstein* »¹⁰³. Il est nécessaire de préciser que l'art. 44 al. 1 OAV est écrit à la « voix active » (« il doit conclure »), ce qu'implique que l'obligation de conclure l'assurance-frontière incombe directement au conducteur du véhicule entrant en Suisse, qu'il soit détenteur de cet engin ou non. De plus, et cela avant son entrée en Suisse, cette personne est tenue de s'informer auprès de quels postes de frontières il lui est possible de contracter ce type d'assurance¹⁰⁴. La liste des omissions auxquelles peut être confronté le futur preneur et qui lui sont imputables est importante, et ce indépendamment d'une intention ou d'une négligence de sa part. Nous nous bornerons à citer la situation classique d'un véhicule automobile qui, tout en remplissant les conditions de l'art. 45 OAV *a contrario*, entre en Suisse sans conclure d'assurance-frontière suite à une absence de contrôles de la part des autorités douanières, soit parce que ces derniers ont fait preuve d'une inattention soit parce que la douane n'était pas occupée au moment du franchissement. Dans une telle situation, le sinistre causé par ce véhicule sera pris en charge non pas par le BNA, mais par le Fonds national de garantie, lequel interviendra en l'espèce selon l'art. 76 al. 2 let. a LCR.

Mentionnons encore qu'en vertu de l'art. 2 al. 12 du Règlement général l'ensemble des BNA constitue en commun le Conseil des Bureaux, lequel regroupe aussi les Fonds de garantie, les organismes d'information et ceux d'indemnisation¹⁰⁵. Le Conseil des Bureaux a pour but de protéger les victimes en s'assurant que leurs prétentions transfrontalières puissent être satisfaites de manière efficace, en veillant notamment sur le fait que les véhicules automobiles qui circulent soient à tout moment couverts par une assurance RC.

¹⁰¹ <https://www.nbi-ngf.ch/fr/nvb/rechtliche-grundlagen/internationale-abkommen/besucherschutz/europaeische-richtlinie> (consulté le 22.03.2021).

¹⁰² JEGER / BLANC, p. 194.

¹⁰³ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad art.* 74 LCR N 4.1.

¹⁰⁴ Une liste des offices de douane auprès desquelles il est possible de conclure une assurance-frontière est consultable à ce lien : <https://www.ezv.admin.ch/ezv/fr/home/l-afd/organisation/postes-frontieres-et-bureaux-de-douane--heures-d-ouverture.html> (consulté le 22.03.2021).

¹⁰⁵ METZLER, p. 257 énonce que le Conseil des Bureaux a pour but de « *mettre en place une assurance complète et une protection contre les accidents de la route dans les voyages internationaux en Europe et en Méditerranée au moyen d'accords d'assurance privées mais reconnus par l'État* ».

C. Problèmes et obstacles potentiels

1. Introduction

Le système dans lequel opèrent les assureurs en Suisse est la traduction de sa mise en place concrète par le législateur suisse et européen, laquelle semble, à première vue, réglementer la matière de manière exhaustive. Il convient toutefois de rappeler que la réglementation en matière de circulation routière est assez récente puisqu'elle a été adoptée à partir de la LCR en 1958 puis actualisée jusqu'à l'entrée en vigueur de la Directive sur la protection des visiteurs dans les années 2000. Il en découle que ce système se trouve confronté à un double défi : d'une part, continuer à assurer la sécurité routière et une protection des victimes d'accidents de la circulation et, d'autre part, permettre, sous un angle plus pratique, une prise en charge du sinistre efficace par le biais d'instruments nouveaux dont la mise en place n'est pas encore totalement achevée¹⁰⁶.

Le point de départ de notre analyse est celui d'un accident de la circulation survenu en Suisse dans lequel sont impliqués deux véhicules, soit l'un immatriculé en Suisse et l'autre, responsable du dommage, à l'étranger¹⁰⁷. À partir de cette hypothèse, nous aborderons les différentes problématiques qui peuvent se présenter lors de la réparation de ce type de sinistre. Ces problématiques ne seront pas traitées de manière exhaustive vu que notre objectif se borne à illustrer la complexité du sujet et les lacunes qui subsistent en la matière.

2. Droit applicable

a. La problématique

Le caractère aléatoire du risque rend impossible de déterminer le moment où celui pourrait survenir ainsi que les modalités de cette survenance¹⁰⁸. Grâce au contrat d'assurance, il est toutefois possible d'encadrer contractuellement les conséquences de cette survenance éventuelle. Cet encadrement correspond aux attentes de l'assuré, *ex contractu*, en cas de préjudice résultant de la circulation routière lequel, on le rappelle, peut prendre la forme d'un dommage, corporel ou matériel, ou d'un tort moral¹⁰⁹. Si, lors de la réparation de ce préjudice, seuls des véhicules suisses sont impliqués dans un accident survenu en Suisse, la question du droit applicable ne se pose en principe pas. Cette question revêt, en revanche, une grande importance en présence d'un élément d'extranéité. Dans un tel cas, il y a lieu de se questionner sur le droit applicable à un accident survenu en Suisse, entre un véhicule suisse et un véhicule d'un détenteur responsable étranger.

¹⁰⁶ On ne saurait plus se contenter uniquement de les définir comme des *objectifs*, surtout face à l'augmentation toujours plus importante des usagers sur nos routes, mais d'un véritable *défi* (<https://www.astra.admin.ch/astra/fr/home/documentation/communiqués-de-presse/anzeige-meldungen.msg-id-79738.html>; consulté le 01.04.2021).

¹⁰⁷ À titre de rappel, on ne traitera que la situation où le véhicule étranger est couvert par une assurance, et non pas celle où il ne l'est pas.

¹⁰⁸ BRULHART, Assurances privées, p. 288, ch. 532 : le caractère aléatoire du risque est une condition *sine qua non* pour la conclusion du contrat d'assurance.

¹⁰⁹ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad art.* 64 LCR N 3.1.

L'obligation la plus importante s'imposant au lésé lors de la survenance d'un sinistre est celle de déclarer celui-ci à son assureur (art. 38 al. 1 LCA). Dans ce cadre, il convient de rappeler que cette obligation, comme toutes les autres, est susceptible d'influencer le montant de la réparation. Lors d'un accident de la circulation, les prétentions de l'assuré envers son assureur consistent en la prise en charge du sinistre conformément au contrat conclu en vertu de l'art. 63 LCR. En d'autres mots, il s'attend à ce que l'assureur exécute sa contreprestation au paiement de la prime en vertu du droit régissant leur contrat, à savoir – sauf exceptions – le droit suisse¹¹⁰. Ce raisonnement diffère, en revanche, s'agissant du rapport délictuel qui existe entre l'assuré (ainsi que son assureur) et le responsable étranger, et ce surtout quant au droit applicable aux prétentions découlant de cet acte illicite.

Dès leur entrée sur le territoire suisse, les véhicules étrangers sont soumis à toutes les dispositions de la LCR suisse¹¹¹. Si tel n'était pas le cas, s'il était possible pour un véhicule étranger circulant en Suisse de rester soumis à son propre droit, cela générerait une grande incertitude juridique. C'est dans le but de garantir le plus haut niveau de stabilité juridique qu'on estime que « *tout acteur de la circulation routière doit pouvoir être sûr que les autres usagers de la route adhèrent aux mêmes règles de la circulation* »¹¹². En outre, les routes entrant dans le champ d'application de la LCR, à savoir les routes servant à la circulation publique (art. 1 al. 2 LCR), sont censées être connues *erga omnes*. En conséquence, comme le confirme la jurisprudence, « *les étrangers ne sont pas excusables de ne pas les connaître* »¹¹³. Dès lors, pour circuler en Suisse, tout véhicule automobile étranger ne doit pas être conforme uniquement aux exigences imposées par propre droit, mais aussi à celles découlant de la LCR.

Dans notre hypothèse, l'art. 74 al. 2 let. a LCR trouve son application et, dès lors, le BNA est compétent pour couvrir la responsabilité civile des dommages causés en Suisse par le véhicule automobile étranger¹¹⁴. C'est pour cette raison qu'après la notification du sinistre intervenue conformément à l'art. 38 LCR, l'assureur suisse annoncera ce sinistre au BNA compétent, respectivement à la *Zurich*. Il le fera en exhortant l'assuré, dans la plupart des cas au moins, à procéder de même. Le BNA aura aussi pour tâche de déterminer le droit applicable en l'espèce.

b. Pays du système de la carte verte

Si le véhicule impliqué dans l'accident provient d'un État partie au système de la carte verte, le Règlement général trouve son application. Celui-ci consacre, à son art. 3 al. 4, le principe selon lequel le droit applicable à la responsabilité, à l'indemnisation des personnes lésées ainsi qu'à l'assurance obligatoire est celui du pays dans lequel l'accident s'est produit. Par ailleurs, cette même règle figure désormais également à l'art. 19 du Règlement des sinistres. Dans ce cadre, le Règlement général transpose fidèlement le principe tel qu'ancré aux art. 3 de la Convention de La Haye.

¹¹⁰ BRULHART, Assurances privées, p. 273, ch. 487 ; voir à cet égard également le champ d'application de la LCA (art. 101 et 101b LCA).

¹¹¹ RUSCONI, Code commenté LCR, ad art. 1 LCR N 1.3.2.

¹¹² CAMPEIS, p. 52 : « *Jeder Teilnehmer am Strassenverkehr muss darauf vertrauen können, dass die anderen Strassenverkehrsteilnehmer sich an die nämlichen Verkehrsregeln halten* ».

¹¹³ ATF 87 II 301 c. 3 = JdT 1962 I 398.

¹¹⁴ La question de la compétence sera spécialement traitée dans les chapitres suivants.

La détermination du droit applicable au règlement de sinistres intervenant entre pays du système de la carte verte étant expressément régi par les susdites dispositions, cette question ne pose en principe guère de problèmes. En effet, toute contestation liée au droit applicable pourra être facilement écartée à l'appui du texte légal clair réglant cette question. Dès lors, dans l'hypothèse où l'accident est survenu sur le territoire helvétique, c'est le droit suisse qui s'appliquera en vertu de l'art. 3 al. 4 du Règlement général.

c. Pays hors du système de la carte verte

L'application du Règlement général ne s'étend qu'aux États européens (Kosovo excepté) ainsi qu'aux États suivants : Azerbaïdjan, Iran, Israël, Maroc, Tunisie et Turquie. Par conséquent, il convient de définir le droit en vertu duquel les prétentions de la victime seront réglées lorsqu'un accident survient en Suisse en présence d'un véhicule provenant d'un État non-signataire de ce règlement.

En cette hypothèse, la détermination du droit applicable dépendra tout d'abord de l'existence d'un accord international entre les BNA ou les États concernés. Le BNA suisse devra en conséquence s'informer sur l'existence d'un tel accord le liant avec l'État étranger concerné. Cette recherche peut s'avérer difficile. En premier lieu, il se peut que l'existence d'un tel accord remonte à de nombreuses années. Ceci induit notamment le risque que l'accord ne soit plus conforme à la réglementation en vigueur et aux exigences actuelles. En effet, le nombre de sinistres survenus en Suisse et impliquant un véhicule immatriculé dans un État qui n'est pas partie au système de la carte verte constituant désormais une exception, la nécessité d'adapter ces accords - voire d'en conclure de nouveaux - est loin d'être accrue. En deuxième lieu, il est possible que cet accord n'ait pas été appliqué depuis longtemps, ce qui est susceptible de poser des problèmes pratiques. En dernier lieu, surtout à l'égard de pays avec un ordre juridique et un système de liquidation de sinistres totalement différent de celui suisse, il peut advenir que l'existence même d'un accord ou de son contenu soit contesté.

La Convention de La Haye, auquel renvoie expressément l'art. 133 LDIP, ainsi que le Règlement de Rome II traitent les deux du droit applicable ; or ces textes n'apportent aucune réponse significative, étant donné que leur champ d'application territorial se limite aux mêmes États que ceux du Règlement général¹¹⁵. Cependant, on relèvera que dans le domaine de la circulation routière, nombreux sont les accords conclus par la Suisse avec des États, européens ou non, traitant notamment de transports internationaux par route des personnes et des marchandises. En revanche, comme la doctrine le mentionne, les accords ayant pour vocation de régler le droit applicable aux prétentions découlant d'un accident de la circulation avec un véhicule ressortissant d'un État non européen sont rares¹¹⁶.

En l'absence de tout accord international entre les BNA ou les États concernés, lorsque l'accident survient en Suisse, c'est alors à la LDIP qu'il faudra se référer.

¹¹⁵ En revanche, le champ d'application territorial de ces deux conventions exclut le Kosovo. À cause de ce fait, la nécessité de mieux coordonner les assurances RC européennes avec celles du Kosovo était déjà présente dans le rapport de 2002 du Président du Conseil des Bureaux (<https://unece.org/DAM/trans/doc/2002/sc1/TRANS-SC1-2002-10e.pdf> ; consulté le 30.03.2021).

¹¹⁶ KNOEPFLER, p. 65, ch. 27.

La question du droit applicable étant susceptible de générer des incertitudes déjà au moment de la naissance du sinistre, il arrive souvent que les BNA impliqués concluent un accord amiable portant sur les modalités de sa prise en charge. En l'absence de tout accord une bonne communication entre les BNA et une transmission efficace des documents sont ainsi déterminantes. Pour les pays hors du système de la carte verte et de son règlement de sinistre, une telle entente permet de déterminer aisément le droit applicable.

A contrario, faute d'entente, la question du droit applicable constituera, à ce stade-là déjà, un grand obstacle à la liquidation du sinistre. Certes, le BNA d'un État membre du système de la carte verte essaiera d'avancer le principe selon lequel le droit applicable est celui de l'État où est survenu l'accident (art. 3 al. 4 Règlement général). Cependant, le BNA étranger pourra invoquer le fait qu'il n'est pas lié par ce Règlement et que la solution prévue par son droit national va à l'encontre de ce principe. Partant, cette absence d'accord entre les parties ne sera que le commencement de ce qui pourrait aboutir, le cas échéant, à un véritable différend.

En conclusion, bien que la question du droit applicable aux règlements des sinistres survenus dans le domaine de la circulation routière ait été traitée au niveau européen par les Conventions de La Haye, le Règlement Rome II et le Règlement général inter-bureaux, ces textes ne permettent pas d'exclure *a priori* toutes les problématiques, voire contestations, à l'égard des pays non signataires de ces textes, à savoir le Kosovo et de nombreux États extra européens.

3. Droit de recours

a. La problématique

Nous examinons ici le cas suivant : un lésé suisse est indemnisé par le BNA suite à un sinistre survenu en Suisse et causé par un responsable étranger.

Dans les États membres du système de la carte verte, le BNA compétent est celui du territoire sur lequel est survenu l'accident de la circulation selon l'art. 3 al. 1 Règlement général, soit dans notre hypothèse le BNA suisse¹¹⁷. Celui-ci interviendra comme représentant de l'assureur étranger, en défendant ses intérêts¹¹⁸. La gestion du sinistre sera en principe attribuée, dans ce cadre, à la *Zurich* (art. 76b al. 4 let. a LCR, 7 let. a et 8 al. 1 Règlement des sinistres) ou à un correspondant en Suisse de l'assurance RC étrangère, dans le cas où il y en a un (art. 7 let. b Règlement des sinistres et 4 Règlement général)¹¹⁹. En application du principe général, la *Zurich* procédera alors à une enquête portant sur les circonstances de l'accident (art. 3 al. 1 Règlement général, 8 al. 1 et 2 Règlement des sinistres) et dont le résultat permettra d'établir si les conditions pour retenir que le détenteur étranger engage sa responsabilité en vertu de l'art. 58 LCR sont remplies. Si tel est le cas, l'indemnisation en faveur du lésé suisse, devenu désormais l'ayant droit, interviendra alors conformément à l'art. 40 OAV. C'est à ce moment-là que naît auprès du BNA compétent l'intérêt à se faire rembourser pour le montant versé à titre d'indemnisation.

Dans les pays adhérant au système de la carte verte, cette demande de remboursement doit être formulée, par le BNA compétent, dans le délai d'un an à compter du dernier paiement effectué

¹¹⁷ La détermination du BNA compétent dans les États qui ne sont pas membres du système de la carte verte est plus compliquée ; on le verra.

¹¹⁸ MARSAUD, p. 222.

¹¹⁹ METZLER, p. 267.

en faveur de la personne lésée (art. 5 al. 1 du Règlement général). Il faut noter que si le BNA étranger est en principe responsable de procéder à un tel remboursement, ces prétentions sont en pratique souvent directement adressées à l'assureur étranger compétent¹²⁰. La demande de remboursement doit spécifier les sommes payées aux personnes lésées à titre d'indemnisation en exécution d'un accord amiable ou d'une décision judiciaire. Ce dernier cas concerne la situation où l'ayant droit conteste le montant de l'indemnisation proposée par le BNA et, par conséquent, décide d'ouvrir action en justice contre celui-ci sur la base de son droit d'action directe (art. 65 LCR)¹²¹.

En revanche, si le véhicule impliqué dans l'accident survenu en Suisse provient d'un État qui n'est pas signataire du Règlement général, aucune procédure spécifique relative à la demande de remboursement n'est en principe prévue ; elle peut toutefois être convenue par accord entre les BNA et les États en question.

Si en théorie il est attendu du système que le recouvrement de la créance du BNA suisse se passe de manière fluide, en pratique on rencontre plusieurs problématiques. Nous illustrerons d'abord les différents obstacles, classés en objections de fond et exceptions contractuelles, auxquels le BNA pourrait se voir confronté, puis nous exposerons les possibilités pour les surmonter, jusqu'à devoir parfois tenter une action récursoire.

b. Objections de fond

Les objections de fond se définissent comme des contestations formulées par le BNA ou l'assureur étranger à l'encontre du BNA suisse visant à refuser tout remboursement en faveur de ce dernier. Nous énumérons ci-dessous les objections les plus importantes se rapportant à une demande d'indemnisation.

1. Compétence du BNA

Tout d'abord le BNA étranger ou l'assureur RC étranger peut soulever l'objection selon laquelle le BNA suisse n'est pas compétent pour traiter du sinistre en question. Cette objection revient à contester les compétences octroyées par les art. 74 LCR et 41 OAV, soit en particulier l'obligation de mener l'enquête portant sur les circonstances de l'accident et de déterminer les éventuelles responsabilités ainsi que le montant du dommage.

Pour les États membres du système de la carte verte, comme déjà évoqué, la compétence du BNA est déterminée par l'art. 3 al. 1 du Règlement général. En vertu de cette disposition, la gestion des réclamations est confiée au « *bureau [...] sur le territoire du pays pour lequel il est compétent* ». Vu que cette formulation comporte une part d'ambiguïté, l'*Explanatory Memorandum to the Internal Regulation*, soit le commentaire du Règlement général¹²², définit le BNA compétent en confirmant explicitement qu'il s'agit bien du BNA de l'État où l'accident est survenu (« *Bureau of the country of accident* »). Ce texte ne permet pas de régler toutes les

¹²⁰ NEBEL, p. 341; *Explanatory Memorandum to the Internal Regulations*, commentaire de l'art. 5 (<https://www.nbi-ngf.ch/pdf/up/Explanatory-memorandum-Brussels-1-January-2021-clean-version.pdf>).

¹²¹ RUSCONI, Code commenté LCR, ad art. 74 LCR N 5.2.

¹²² Consultable à ce lien : <https://www.nbi-ngf.ch/pdf/up/Explanatory-memorandum-Brussels-1-January-2021-clean-version.pdf>.

contestations futures portant sur la compétence d'un BNA d'un État adhérent au système de la carte verte, cependant il a pour vocation d'accorder les États sur une solution commune¹²³.

Au vu de la portée territoriale limitée du Règlement général, la situation s'avèrera complexe lorsque le BNA d'un pays n'ayant pas adhéré au système de la carte verte conteste la compétence du BNA suisse. Par ailleurs, s'il peut déjà s'avérer complexe pour le BNA suisse d'affirmer sa compétence face à un BNA dont l'État n'est pas membre du système de la carte verte, cette complexité augmentera encore si ledit État ne dispose pas d'un tel bureau. Les difficultés auxquelles le BNA suisse pourra être confronté dans le recouvrement de sa créance sont accentuées par le fait que les Conventions interétatiques relatives à la réparation des dommages en cas d'accidents de la circulation conclues par la Suisse et des États non-membres du Règlement général sont quasi inexistantes¹²⁴.

Il convient encore de mentionner que cette objection de compétence peut intervenir également lorsque le sinistre a été traité par la *Zurich* alors qu'un correspondant agréé avait été nommé selon l'art. 7 let. b du Règlement des sinistres, à savoir que l'assurance étrangère en cause avait une société de Règlement des sinistres en Suisse. Dans un tel cadre, les développements relatifs à l'objection de compétence proprement dite sont applicables par analogie.

2. Droit applicable

Le BNA étranger pourra contester l'applicabilité du droit suisse en ce qui concerne la réparation du dommage dont il est question. En effet, le droit applicable à ces sinistres n'est réglé qu'au niveau des États membres du système de la carte verte, cela par le biais du Règlement général, de la Convention de La Haye et du Règlement de Rome II. Dès lors de nombreuses questions demeurent ouvertes dans les autres pays. Partant, il est possible que l'État étranger en question estime que le droit applicable n'est pas celui du lieu de l'accident au motif qu'il n'est pas lié à ces accords internationaux. Cette objection est susceptible de constituer la base à partir de laquelle l'assureur RC étranger fondera d'autres contestations relatives à la demande d'indemnisation. En effet et notamment, il se peut qu'en appliquant le droit étranger concerné, l'appréciation des faits diffère ou que d'autres critères juridiques régissent le régime de responsabilité.

3. Établissement des faits

L'instruction des faits peut s'avérer laborieuse. Néanmoins, cette phase de la procédure revêt une importance décisive dans l'établissement des circonstances propres au sinistre et dans l'appréciation consécutive des responsabilités. Par conséquent il est possible qu'une contestation intervienne en lien avec les modalités de l'instruction et, surtout, l'établissement des faits pertinents établis par le BNA suisse.

Pour mémoire, dès qu'il est informé de la survenance du sinistre le BNA suisse doit mener une enquête portant sur les circonstances ayant conduit à l'accident et ayant suivi celui-ci, en application de l'art. 3 al. 1 du Règlement général. Alors que cette disposition précise que cette enquête doit avoir lieu « *dans les meilleurs délais* », elle ne définit toutefois pas les modalités de son instruction.

¹²³ Cette vocation découle expressément du préambule du Règlement général.

¹²⁴ <https://www.fedlex.admin.ch/fr/cc/international-law/0.74#0.741> (consulté le 21.04.2021).

La reconstitution des faits est largement facilitée si les parties ont signé, lors de l'accident, le Constat européen d'accident, soit un formulaire mis à disposition par les assureurs RC automobile permettant aux parties lors d'un accident d'en décrire les circonstances.¹²⁵ Même si la signature de ce document ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, il représente du point de vue procédural un moyen de preuve important relatif à l'établissement des faits.

Il n'en reste pas moins que l'instruction du BNA suisse sur les circonstances de l'accident peut s'avérer complexe. Dès lors, des défaillances de la part dudit office pourront faire l'objet d'une contestation de la part du BNA étranger. À titre d'exemple, en cas de dommage corporel d'un lésé résidant à l'étranger, le BNA suisse devra recueillir à l'étranger des preuves relatives à une situation évolutive ; au reste, ces démarches impliquent des investissements temporels et financiers significatifs. Partant, ces obstacles constituent un terrain potentiellement propice à une volonté ferme du BNA étranger de contester l'établissement des faits du BNA suisse. Par voie de conséquence le BNA étranger contestera également le montant de l'indemnisation dont on lui réclame remboursement. Il pourra notamment faire valoir que l'enquête du BNA suisse ne tient pas compte de certains éléments jugés importants ; à noter à ce propos que le Tribunal fédéral a souvent rappelé que la constatation des faits litigieux a pour effet d'influencer l'estimation du dommage¹²⁶.

Par conséquent, la relation étroite entre la constatation correcte des faits et le montant du dommage justifiera, dans la plupart des cas, que le BNA étranger conteste l'enquête menée par le BNA suisse. Dès lors, le BNA suisse ne sera pas uniquement confrontés aux difficultés relatives à la reconstitution des circonstances de l'accident, mais risque aussi conséquemment de voir le recouvrement de sa créance sérieusement compromis.

4. Examen de la RC

Le droit suisse étant applicable dans notre hypothèse, la responsabilité du détenteur d'un véhicule automobile est engagée si son comportement remplit les conditions de l'art. 58 LCR, à savoir, pour mémoire, le fait d'être un détenteur à l'emploi d'un véhicule automobile, la création d'un préjudice, l'accomplissement d'un acte illicite et le lien de causalité naturelle et adéquate entre l'accomplissement de l'acte illicite et la création du préjudice¹²⁷. Pour déterminer si la responsabilité du détenteur est engagée, un examen *in concreto* est nécessaire lors de chaque accident. Cet examen concernera la situation concrète du sinistre et ses circonstances y relatives.

Néanmoins, l'appréciation des conditions de l'art. 58 LCR faite par le BNA suisse pourra – elle aussi - être contestée. La riche jurisprudence en la matière prouve la régularité avec laquelle l'évaluation de la responsabilité telle qu'appréciée par une personne peut être contestée par une autre¹²⁸. À titre d'exemple, le BNA étranger pourrait argumenter que le comportement de l'assuré responsable permet d'exclure ou d'atténuer sa responsabilité en vertu de l'art. 59 LCR, et que cet élément n'a pas été pris en compte par le BNA suisse.

¹²⁵ <https://www.nbi-ngf.ch/fr/nvb/dokumente/europaeisches-unfallprotokoll> (consulté le 11.04.2021).

¹²⁶ ATF 122 III 210 c. 3b = JdT 1997 I 246, c. 3b : « L'estimation du dommage [...] relève de la constatation des faits ».

¹²⁷ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad art.* 58 LCR N 1.2.

¹²⁸ ATF 129 III 102 = JdT 2003 I 500 : cet arrêt, traitant de la détermination de la qualité du détenteur, illustre de manière pertinente la problématique qu'on vient d'exposer.

Il est donc possible que l'examen, déjà compliqué en soi, de la responsabilité du détenteur conformément à l'art. 58 LCR ait pour corollaire de faire obstacle au remboursement par le BNA étranger de l'indemnisation versée par le BNA suisse.

5. Coordination avec autres assurances

En dernier lieu, le BNA étranger pourrait refuser tout remboursement au motif que le dommage dont il est question ne relève pas de sa compétence. Par exemple, lors de la survenance d'un dommage corporel le BNA étranger pourrait argumenter que, selon le droit de son État, seules des assurances plus spécifiques sont compétentes pour opérer un tel remboursement, soit notamment des assurances sociales ou d'autres assurances-accidents. Derechef : si l'identification du BNA débiteur est facilitée par l'application du Règlement général, encore faudra-t-il pour les autres Etats non soumis audit Règlement établir le BNA compétent ; une lacune subsiste donc en cette dernière hypothèse.

c. Exceptions contractuelles

i. Qualification et admissibilité

Aux objections de fond, qui revêtent un poids important et constituent déjà un véritable obstacle pour les assureurs suisses, peuvent s'ajouter des exceptions découlant du rapport contractuel entre l'assureur et l'assuré. Ainsi, l'assureur étranger pourrait argumenter qu'en vertu des CGA intégrées dans le contrat conclu avec son assuré il n'est pas autorisé à rembourser le BNA suisse. Se posent alors deux questions, distinctes mais étroitement liées l'une à l'autre. Tout d'abord, il convient de s'intéresser dans quelle mesure le BNA étranger est en droit d'invoquer des exceptions à l'encontre du BNA suisse. Ensuite, il faut définir quels types d'exceptions peuvent entrer en ligne de compte.

La question de l'admissibilité des exceptions est expressément régie par l'art. 65 al. 2 LCR. Cet article prévoit que, lorsque l'assuré utilise son droit d'action directe, l'assureur ne peut pas lui opposer des exceptions découlant du contrat d'assurance ou de la LCA. À cet égard il faut préciser que le droit d'action directe n'appartient qu'au lésé, l'assureur ne pouvant intervenir que par le biais d'une subrogation. La subrogation du BNA sera abordée spécifiquement dans les chapitres suivants, mais nous pouvons déjà constater que cette question crée beaucoup d'incertitudes. Dès lors, si on admet que le BNA suisse est subrogé dans les droits de l'ayant droit, l'assureur du responsable étranger ne pourrait lui opposer aucune exception découlant de la LCA ou du contrat conclu avec son assuré.

Considérant que le recouvrement de la créance de ce dernier peut se faire selon l'art. 65 LCR (après subrogation), il en découle *a contrario* que sont admissibles toutes les exceptions qui n'entrent pas dans le champ d'application de l'art. 65 al. 2 LCR¹²⁹. En d'autres termes, les exceptions n'entrant pas dans ledit champ pourraient être admises et justifier un refus de remboursement de la créance du BNA suisse. Mais si l'on admet que l'art. 65 al. 2 LCR n'est pas applicable au BNA suisse et que le BNA étranger en conteste donc son application, alors

¹²⁹ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad* art. 65 LCR N 2.5.

celui-ci pourra faire valoir toute exception envers le BNA suisse et refuser de donner suite à sa demande de remboursement en tout ou partie.

ii. Types d'exceptions

L'assureur RC étranger pourra s'opposer au recouvrement en faisant valoir qu'il n'est pas compétent pour couvrir le sinistre en question. Son argumentation, dans ce cadre, se fonderait sur le fait qu'il n'a octroyé aucune carte verte au détenteur responsable et que le BNA ne peut ainsi pas s'en prendre à lui¹³⁰. En effet, en vertu de l'art. 3 al. 1 et 5 al. 1 du Règlement général, le BNA ayant délivré la carte verte doit être informé de la survenance du sinistre et est seul compétent pour recevoir la demande de remboursement. Dès lors, un tel argument revient à critiquer le travail du BNA suisse qui, dès la notification du sinistre, aurait dû s'assurer de l'effectivité de la couverture du responsable étranger, en application des art. 31 al. 1 du Statut du BNA et 13 al. 4 du Règlement des sinistres. Par conséquent, le principe selon lequel l'assureur compétent est celui qui a émis de la carte verte ne permet pas d'exclure toute contestation. L'inefficacité de ce principe a d'ailleurs été confirmée par *Ulf D. Lemor*, ex-président du Conseil des Bureaux qui, malgré l'adoption du Règlement général, a affirmé que des difficultés liées à la détermination de l'assureur responsable du règlement des sinistres subsistent¹³¹.

Si le responsable étranger d'un accident survenu en Suisse n'est pas assuré, faute d'être au bénéfice d'une assurance-frontière, c'est le Fonds National de garantie qui est compétent (art. 76 al. 2 let. a ch. 1 LCR et 44 OAV). Dans une telle situation, une action récursoire du BNA envers le Fonds aura lieu. Toutefois, à ce stade-là déjà, les délais de prise en charge du sinistre risquent fort de se prolonger.

Autre motif de l'assureur étranger compétent pour refuser un remboursement : celui de la solvabilité. Celle-ci joue un rôle fondamental en matière d'assurances privées, car elle permet à l'assureur de fournir la prestation promise lorsqu'il prend en charge le sinistre. Pour cette raison, surtout ces dernières années, les États ont adopté des mécanismes visant à renforcer la garantie de la solvabilité des entreprises d'assurances¹³². Cette volonté s'est traduite en Suisse par l'entrée en vigueur de la LSA, l'un de ses objectifs principaux étant celui de protéger les assurés contre les risques d'insolvabilité des entreprises d'assurance (art. 1 al. 2 LSA). Pour atteindre le but recherché cette loi soumet ces dernières à un contrôle régulier¹³³, correspondant au niveau européen des Directives *Solvency I* et *Solvency II* (respectivement les Directives 2002/83 et 2009/138), ce qui a effectivement permis de réduire considérablement le risque d'insolvabilité des assurances¹³⁴. En revanche, nombreux sont encore les États dans lesquels le respect des engagements contractuels envers les tiers lésés par les assureurs constitue encore un véritable défi. Dès lors, la promesse de l'assureur de la prise en charge effective du sinistre est soumise à la condition que ce dernier soit solvable ; son insolvabilité sera paralysante non seulement pour l'assuré, mais aussi pour le BNA suisse. En l'état actuel, l'insolvabilité est un véritable problème dans le recouvrement des sommes versées par les BNA et constitue, dans les pays extra européens notamment, la principale cause de non-paiement¹³⁵.

¹³⁰ À condition, bien entendu, que l'État en question soit membre du système de la carte verte.

¹³¹ LEMOR, p. 200.

¹³² BRULHART, *Assurances privées*, p. 117, ch. 212.

¹³³ *Ibid.*, p. 125: grâce au *Swiss Solvency Test*.

¹³⁴ BRULHART, *Assurances privées*, p. 65, ch. 108-110.

¹³⁵ JEGER / BLANC, p. 189.

d. Conséquences

i. Pays adhérant au système de la carte verte

Au vu des obstacles que le BNA suisse peut rencontrer, il convient d'examiner les moyens propres – si possible – à les surmonter.

Dans le cas où le débiteur refuse de payer en soulevant un ou plusieurs griefs et qu'aucune solution ne peut être trouvée, les BNA des États membres du système de la carte verte doivent soumettre le litige à la médiation ou à l'arbitrage. Ces procédures auront lieu conformément au Règlement de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (ci-après : Règlement CNUDCI). En effet l'art. 19 du Règlement général, de nature impérative, indique que « *tout litige né du présent Règlement général ou s'y rapportant sera tranché par voie de médiation ou d'arbitrage* » ; l'*Explanatory Memorandum to the International Regulations* précise que, pour l'arbitrage, seules doivent être prises en compte les règles établies par la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international. Mais quelle est l'efficacité de cette voie et, surtout, jusqu'à quel point permet-elle de satisfaire les intérêts des assureurs suisses ?

En ce qui concerne la médiation, elle présente de nombreux avantages pour les parties¹³⁶. Quant à l'arbitrage international, il convient de relever la confidentialité et la rapidité qui accompagnent cette méthode de résolution de conflits¹³⁷. La rapidité constitue, en particulier, un avantage de première importance dans le domaine de la circulation routière où, en règle générale, la prise en charge du sinistre prend beaucoup de temps¹³⁸. Néanmoins, un tel système peut s'avérer aussi compliqué que peu pratique. Ces désavantages peuvent découler tant de la juridiction compétente que de la loi applicable.

Concernant la juridiction compétente, soit le Tribunal arbitral, l'art. 6 al. 1 du Règlement CNUDCI prévoit qu'elle doit être choisie d'un commun accord entre les parties ou, à défaut, par le Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye (ci-après : Secrétaire général). Conscient du fait que l'efficacité de la juridiction compétente est décisive pour le résultat de la procédure, le BNA suisse proposera, en règle générale, une Cour d'arbitrage en Suisse, la qualité de ces dernières étant reconnue au niveau mondial¹³⁹. Le risque subsiste, néanmoins, que cette Cour soit écartée par l'autre partie ou directement par le Secrétaire général, lequel pourrait estimer que le choix d'un siège neutre est plus adapté¹⁴⁰. Dans une telle situation, le BNA suisse se verrait contraint de se déplacer à l'étranger pour récupérer les montants versés.

Quant au droit applicable à l'arbitrage international, le Règlement CNUDCI prévoit, à son art. 35 al. 1, que les règles applicables au fond du litige sont celles désignées par les parties ou, à défaut d'une telle désignation, par le Tribunal arbitral¹⁴¹. Le BNA suisse aura tendance à choisir un droit caractérisé par une réglementation exhaustive dans le domaine en question, ainsi que par les avantages octroyés aux parties. Faute d'un tel choix, le droit applicable sera celui choisi

¹³⁶ MASCARENHAS GOUVEIA, p. 94 ss fournit un aperçu des avantages de la médiation.

¹³⁷ REDFERN / HUNTER, p. 124 et 375.

¹³⁸ HASENBÖHLER, p. 136.

¹³⁹ REDFERN / HUNTER, p. 233.

¹⁴⁰ *Ibid.*, p. 166.

¹⁴¹ REDFERN / HUNTER, p. 171 : les dispositions applicables dans l'État du Tribunal arbitral demeurent en revanche applicables pour ce qui a trait à la procédure.

par le Secrétaire général, lequel pourra néanmoins se révéler contraire aux intérêts du BNA suisse. Comme corollaire de cette réglementation, la Section II des Règles de Médiation et d'Arbitrage, auquel renvoie le Règlement général, prévoit que les langues à disposition des parties en cas d'arbitrage sont uniquement l'anglais et le français, ce qui désavantage forcément les assureurs germanophones ou italophones¹⁴².

En conclusion, malgré l'importance de la communication inter-bureaux, l'arbitrage international prévu par le Règlement général est une solution probante. Toutefois, l'arbitrage ne constitue pas la garantie que le BNA suisse récupérera sa créance. En effet, comme le reconnaît la doctrine « *tous les différends ne se prêtent pas à une résolution coopérative des conflits* »¹⁴³. De même, il convient de se demander si un arbitrage *ad hoc*, indépendant de toute institution arbitrale, ne serait pas mieux adapté aux intérêts des parties en cause. En effet, ce procédé leur permet de résoudre le différend dans les modalités choisies par elles même. L'évolution rapide de l'arbitrage international, avec le nombre croissant de décisions arbitrales, permettra sûrement d'éclaircir ces doutes voire de trancher ces questions.

ii. Pays n'adhérant pas au système de la carte verte

Pour conclure l'analyse relative au recouvrement de la créance du BNA suisse, il convient de se pencher sur les moyens dont celui-ci dispose pour faire face aux obstacles juridiques. Si dans les pays membres du système de la carte verte, le Règlement général fournit une solution commune, tout en définissant les modalités du remboursement, ceci n'est en revanche pas le cas pour les pays hors de ce système. À défaut d'accord entre les BNA concernés ou entre leurs États respectifs, il faut alors définir le régime juridique applicable à la créance du BNA suisse. Derechef, bien que le BNA suisse soit lié par le Règlement général, l'application de ce texte pourra facilement être contestée lorsque le BNA suisse réclame les sommes versées à l'égard d'un BNA qui n'est pas lié par ce Règlement. Par ailleurs, l'action récursoire du BNA n'est possible que dans le respect de l'art. 88 LCR.

Compte tenu de ce qui précède, il y a lieu de vérifier en premier lieu si le BNA suisse dispose du droit de s'en prendre au BNA ou à l'assureur étranger. Si tel est le cas, en second lieu, il conviendra de déterminer le fondement légal de cette action. Pour conclure, nous examinerons les juridictions compétentes, ainsi que le droit applicable à une telle action.

1. Légitimation du BNA

Pour que le BNA suisse puisse faire valoir sa créance auprès du BNA étranger ou de l'assureur étranger du responsable, il faut établir sa légitimité active, à savoir sa qualité pour agir contre ceux-ci.¹⁴⁴ En effet, si le BNA suisse ne dispose pas de la légitimité active les chances de succès de l'action récursoire contre un État hors du système de la carte verte sont faibles, voire nulles¹⁴⁵. Contrairement à la légitimité passive, soit la qualité pour se défendre¹⁴⁶, octroyée au

¹⁴² Le caractère confidentiel de l'arbitrage international a pour effet qu'il est extrêmement compliqué de donner des exemples concrets à cet égard, la plupart de ces décisions n'étant pas publiées.

¹⁴³ HASENBÖHLER, p. 136.

¹⁴⁴ TF, arrêt 4A_93/2007 du 10 juillet 2007, c. 2.

¹⁴⁵ ATF 128 III 50 du 16 octobre 2001, c. 2 bb : faute de la légitimité active, la demande sera rejetée.

¹⁴⁶ TF, arrêt 4A_93/2007 du 10 juillet 2007, c. 2.

BNA suisse par l'art. 76b al. 1 LCR, une incertitude subsiste donc en ce qui concerne sa légitimité active.

La LCR, tout comme l'OAV, ne contient aucune indication expresse relative à la légitimation active du BNA. La question de savoir s'il s'agit d'une lacune de la loi est dès lors pertinente. De la même manière, les statuts du BNA, ainsi que l'art. 1 al. 2 du Règlement des sinistres, ne nous fournissent guère de réponse. Quant à la jurisprudence, elle a admis la légitimation active du BNA à plusieurs reprises, mais sans jamais se pencher directement sur la question. Dès lors, son fondement légal, notamment, n'a jamais été défini¹⁴⁷. En outre, la doctrine est muette à ce sujet.

Néanmoins, il convient de constater que la loi octroie au BNA, aux art. 74 al. 2 let. a LCR et 41 al. 1 OAV, la tâche de liquider le sinistre causé, en Suisse, par des véhicules automobiles ou des remorques étrangers. L'art. 5 du Règlement général accorde au BNA le droit de réclamer les sommes versées et l'art. 19 d'ouvrir une procédure de médiation, puis d'arbitrage. Si l'application de ces dispositions par analogie laisse supposer que la légitimation active au BNA est donnée, une telle conclusion n'est pas suffisante pour l'admettre complètement.

L'art. 72 LCA traite expressément de la subrogation de l'assureur dommages et prévoit que « *les prétentions que l'ayant droit peut avoir contre des tiers en raison d'actes illicites passent à l'assureur jusqu'à concurrence de l'indemnité payée* ». Le Tribunal fédéral a admis que l'art. 72 LCA s'applique également à l'assureur RC automobile¹⁴⁸ et ce « *sans égard au fondement de la responsabilité du responsable* »¹⁴⁹. Il convient également de mentionner que la place importante qu'occupait l'art. 51 CO lors d'un recours intenté par l'assureur dommages est désormais presque nulle, ce dernier n'étant plus traité comme un « responsable » au sens de cette disposition¹⁵⁰. Ces doutes quant à l'étendue de la subrogation de l'art. 72 LCA seront ineptes à partir du 1^{er} janvier 2022 avec l'entrée en vigueur du nouvel art. 95c al. 2 LCA. En effet cette disposition, remplaçant l'ancien art. 72 LCA, traite de la subrogation de l'entreprise d'assurance, y compris de l'assureur responsabilité civile, aux droits de l'assuré et à l'encontre de tout tiers responsable¹⁵¹. Toutefois, en vertu de l'art. 95c al. 2 LCA, le recours de l'assureur responsabilité civile est « *limité par celui dont dispose l'assuré responsable* »¹⁵². Pour cette raison, dès à présent nous nous référerons uniquement à l'art. 95c al. 2 LCA : ainsi les différentes problématiques évoquées seront conformes au système prochainement en vigueur.

En vertu de l'art. 95c al. 2 LCA « *pour 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* ». Comme c'était le cas pour l'ancien art. 72 LCA, cette disposition instaure une cession légale de créance, par laquelle l'assureur est subrogé *ex lege* aux droits de son assuré¹⁵³. En d'autres termes, l'assureur acquiert par cette disposition la légitimité active à l'encontre de tout tiers responsable (mais dans les limites de celle qui était octroyée à l'assuré).

Dès lors, en raisonnant par analogie, l'art. 95c al. 2 LCA permettrait en principe au BNA, par le biais de son paiement, d'être subrogé aux droits du lésé. Ainsi, ledit BNA acquerrait la

¹⁴⁷ Voir à titre d'exemple l'arrêt TF 4A_270/2011 du 9 août 2011.

¹⁴⁸ CARRE, p. 391.

¹⁴⁹ *Ibid.*, p. 145 ; WERRO, Subrogation, p. 13.

¹⁵⁰ ATF 144 II 209 du 7 mai 2018, c. 2. ; BRULHART, Assurances privées, p. 532, ch. 1098.

¹⁵¹ WERRO, Subrogation, p. 14.

¹⁵² *Ibid.*, p. 14.

¹⁵³ BREHM, Assurance privée, p. 349, ch. 788.

légitimité active¹⁵⁴. L'acquisition de cette légitimité active en vertu de l'art. 95c al. 2 LCA nécessite toutefois quelques considérations. En premier lieu, il y a lieu de constater que la LCA ne trouve son application qu'en présence d'un contrat d'assurance. Dans notre cas de figure l'assuré n'a conclu aucun contrat d'assurance avec le BNA suisse et leur relation se fonde uniquement sur la loi, soit notamment les art. 74 et 76b LCR et 39 et 41 OAV. Toutefois, dès la survenance d'un sinistre en Suisse impliquant un véhicule étranger, les assureurs suisses font appel au BNA, ce dernier étant constitué et exploité en commun par l'ensemble des assurances RC (art. 74 al. 1 LCR). À partir de ce moment-là, les fonctions du BNA peuvent être assimilées à celles de l'assureur en ce qui concerne la prise en charge du dommage. Dès lors, il prend automatiquement et *ex lege* la place de l'assureur dans les cas prévus par la loi (art. 74 al. 2 let. a LCR). De même, il convient de noter que l'art. 95c al. 2 LCA suppose l'existence d'une relation d'assurance mais « *ne trouve pas son fondement dans la relation d'assurance* »¹⁵⁵.

Le fait que la gestion des sinistres soit confiée à un assureur apériteur, à savoir la *Zurich* en application de l'art. 7 al. 1 let. a Règlement des sinistres, laisse présumer que la relation entre celui-ci et l'assuré est régie par le même contrat d'assurance conclu entre l'assuré et son assureur RC. En effet, l'assureur apériteur intervient uniquement parce que l'assuré a conclu un contrat d'assurance avec son assureur. À défaut d'un tel contrat, le BNA suisse n'interviendrait pas pour couvrir le dommage causé par un véhicule étranger en Suisse. Autrement dit, l'activité du BNA trouve sa raison d'être dans le contrat conclu entre l'assuré et son assureur, sans lequel le BNA ne serait pas tenu d'agir. En effet, en présence d'un accident impliquant au moins un véhicule étranger, l'assureur qui a conclu un contrat avec l'assuré touché par l'accident confie *ex lege* le règlement du sinistre au BNA. Partant, ces indices nous amènent à considérer qu'en cas d'accident impliquant un véhicule étranger le BNA « se substitue » à l'assureur et devient « implicitement » partie au contrat d'assurance.

Une telle solution est d'autant plus justifiée par le fait qu'en vertu de l'art. 74 al. 2 let. a LCR le BNA est compétent pour coordonner la conclusion d'assurances-frontière. Dès lors, le BNA rédige les contrats d'assurance-frontière, avant que ceux-ci ne soient transmis à l'Administration douanière suisse, pour être remis aux véhicules entrant en Suisse dépourvus de couverture d'assurance RC. Le contrat assurance-frontière est un véritable contrat d'assurance, soumis aux exigences de la LCA. La compétence pour stipuler un tel contrat revenant au BNA, lequel est compétent pour fixer les primes (art. 44 al. 3 OAV), celui-ci peut désormais être assimilé *de facto* à un véritable assureur RC. Pour ces raisons, et au vu du fait que l'activité et la fonction typique exercée par le BNA rendent indispensable l'application de la LCA, le BNA peut être considéré comme un assureur de fait auquel s'applique pleinement la LCA.

Nous pouvons donc conclure que l'art. 95c al. 2 LCA s'applique au BNA. De surcroît, cette réalité est confirmée dans un rapport que la Suisse a notifié à la Conférence de La Haye de droit international privé, dans lequel elle conseillait aux BNA concernés de faire en sorte d'« *accorder des prestations dépassant, le cas échéant, celles stipulées par le contrat d'assurance* », et ce afin d'améliorer le règlement de sinistres en cas de la circulation routière¹⁵⁶. Ceci met en évidence que l'activité du BNA se fonde sur le contrat d'assurance et qu'ainsi cette entité est en droit d'invoquer l'art. 95c al. 2 LCA. Toutefois, la question reste en théorie sujette à controverse et, d'un point de vue juridique strict, lacunaire. Partant, si le BNA

¹⁵⁴ TOLOU, p. 134.

¹⁵⁵ VON ZEDTWITZ / MAISANO, p. 3.

¹⁵⁶ Actes et documents de la Onzième session du 7 au 26 octobre 1968 de la Conférence de La Haye en droit international privé, Tome III, p. 55.

ou l'assureur de l'État étranger sont hors du système de la carte verte alors il pourrait s'opposer à l'application du Règlement général ; en revanche, en cas d'application dudit Règlement la légitimité active semble être indirectement attribuée au BNA et une contestation de la légitimation au BNA suisse octroyée par le biais de l'art. 95c al. 2 LCA (droit suisse applicable) semble vouée à l'échec.

2. Procédure

À partir du moment où le BNA satisfait le lésé, il est subrogé *ex lege* aux droits de ce dernier et acquiert donc le droit d'agir en justice à l'encontre de tout tiers responsable (art. 95c al. 2 LCA). En d'autres termes, le BNA est subrogé aux droits qui appartenaient jusqu'alors au lésé, y compris celui d'agir directement contre le responsable et son assureur (art. 40 al. 1 OAV)¹⁵⁷. Partant, le BNA suisse dispose de la légitimité active lui permettant ainsi d'agir en justice afin de recouvrer sa créance.

S'il faut se référer au Règlement général en ce qui concerne les États membres du système de la carte verte, à défaut d'accord entre le BNA ou les assureurs RC en cause¹⁵⁸ il y a alors lieu de s'interroger sur le droit applicable à une action ouverte à l'encontre d'un pays tiers. Cette question est toutefois subordonnée à celle de la compétence juridictionnelle¹⁵⁹. En effet, comme le rappelle le Tribunal fédéral «*la question du droit applicable se résout selon la loi du for, en Suisse la LDIP*»¹⁶⁰.

En principe, la juridiction internationale en la matière est déterminée par la Convention de Lugano, à condition que, selon l'art. 1 al. 1 CL, tout d'abord, l'action implique une assurance privée dans une affaire internationale ayant trait au domaine civil et commercial (*ratione materiae*) et, ensuite, que le défendeur soit domicilié dans un État membre de l'UE ou de l'AELE (*ratione personae*).

Il convient de noter que tous les États signataires de la Convention de Lugano sont aussi membres du système de la carte verte. Néanmoins, dans notre hypothèse, le défendeur est domicilié dans un État « hors système carte verte » et, par conséquent, non lié à la Convention de Lugano. Dès lors ladite Convention ne peut résoudre pas *in casu* la question de la compétence juridictionnelle.

En conséquence, en vertu de l'art. 4 al. 1 CL, lorsque le défendeur est domicilié dans un État non-signataire de la Convention, il faut se référer à la LDIP pour déterminer les juridictions compétentes (art. 1 al. 1 let. a LDIP). Il en découle une solution très inappropriée pour le défendeur étranger. Toutefois, une telle solution profite, à première vue, au BNA suisse, qui pourra prétendre légitimement à l'application de la LDIP¹⁶¹.

En vertu de l'art. 129 LDIP «*les tribunaux suisses du domicile ou, à défaut de domicile, ceux de la résidence habituelle du défendeur sont compétents pour connaître des actions fondées sur*

¹⁵⁷ HOFMANN, p. 166.

¹⁵⁸ À titre de rappel, le Règlement général soumet tout litige d'abord à la voie de la médiation et ensuite, le cas échéant, à celle de l'arbitrage.

¹⁵⁹ BRULHART, Compétence internationale, p. 45.

¹⁶⁰ TF, arrêt 4A-270/2011 du 9 août 2011, c. 2.

¹⁶¹ OETIKER/WEIBEL, p. 126 rappelle que l'absence d'une juridiction européenne uniforme pour les défendeurs a déjà fait l'objet de nombreuses critiques.

un acte illicite »¹⁶². Le but de l'art. 129 LDIP est de régler « *toutes les actions civiles destinées à faire valoir une prétention personnelle issue d'une responsabilité extracontractuelle* »¹⁶³. Conformément à l'art. 1 al. 1 let. a LDIP, l'application de l'art. 129 LDIP est toutefois subordonnée à ce que la cause ait un caractère international¹⁶⁴. Dans notre hypothèse, soit celle où un véhicule provenant d'un État hors du système de la carte verte est impliqué dans un accident en Suisse avec un véhicule de ce pays, cette condition est naturellement réalisée. Si l'assureur étranger n'a aucun lien avec la Suisse, le BNA devra alors ouvrir action au lieu de sa résidence habituelle.

Dans ce cadre, deux observations doivent être formulées. Premièrement, la Convention de Lugano fournit certes un cadre stable au niveau européen et à la plupart des États du système de la carte verte, mais son champ d'application est limité à ceux-ci. Secondement, si l'application de la LDIP n'est pas en défaveur de l'assureur suisse, des difficultés persistent toutefois pour celui-ci. En effet, le for au lieu de la résidence habituelle de l'assureur, dans le cas d'espèce à l'étranger, implique que le BNA suisse doit fournir les deux preuves suivantes : en premier lieu, que le défendeur est domicilié dans un pays tiers et, ensuite, que le droit national du tribunal saisi est le seul applicable¹⁶⁵. Si la première preuve pourra être amenée facilement, tel n'est pas le cas de la deuxième.

Il faut encore mentionner que toute contestation du défendeur relative à la juridiction compétente doit être formulée expressément (art. 6 LDIP) ; à défaut, le juge estimera que l'assureur étranger a tacitement consenti à la compétence juridictionnelle, et ce indépendamment du for choisi. Reste que le litige doit relever d'une matière patrimoniale, *conditio sine qua non* de l'applicabilité de l'art. 6 LDIP. Le litige doit ainsi avoir une valeur économique, ce que la doctrine estime être le cas concernant les litiges découlant du droit des obligations (et, donc, des actes illicites)¹⁶⁶.

Afin d'éviter tout risque de contestation relative à la compétence juridictionnelle, le BNA peut faire usage de l'art. 23 CL. Si au moins une des parties a son domicile dans un État lié par la Convention (ce qui est le cas de l'assureur suisse), en vertu de cette disposition les parties peuvent s'accorder en attribuant la compétence à un tribunal d'un État contractant autre que celui prévu à l'art. 4 al. 1 CL¹⁶⁷. Dans cette optique, la doctrine admet l'application de l'art. 23 CL sans égard à l'État de domicile du défendeur, lequel peut se trouver en conséquence également dans un État non-signataire de la Convention de Lugano¹⁶⁸.

Le droit applicable est fixé selon la loi du for¹⁶⁹ ; faute de Convention internationale liant le pays tiers et la Suisse, c'est le droit interne de l'État dans lequel l'assureur a sa résidence habituelle qui permettra de déterminer le droit applicable. Il est possible que les règles de conflit ainsi délimitées désignent le droit suisse comme le droit applicable en l'espèce. Néanmoins, le fait qu'une juridiction applique un droit étranger donne naissance à plusieurs questions. Ces dernières se rapportent surtout à la manière dont le droit étranger, soit le droit suisse dans notre

¹⁶² Même si l'art. 134 LDIP, renvoyant à la Convention de La Haye, est une *lex specialis* par rapport à l'art. 129 LDIP, celle-ci ne trouve guère d'application en l'espèce. Partant, c'est à la règle générale de l'art. 129 LDIP qu'il faudra se référer.

¹⁶³ DUTOIT, p. 578.

¹⁶⁴ *Ibid.*, p. 578.

¹⁶⁵ OETIKER / WEIBEL, p. 129.

¹⁶⁶ BUCHER, p. 72.

¹⁶⁷ OETIKER / WEIBEL, p. 124.

¹⁶⁸ OETIKER / WEIBEL, p. 130.

¹⁶⁹ TF, arrêt 4A-270/2011 du 9 août 2011, c. 2.

hypothèse, sera appliqué. En effet, même en appliquant le droit suisse, le juge forme son opinion en se basant sur « *sa propre jurisprudence et enseignement* »¹⁷⁰. Dès lors, la bonne application du droit suisse et la qualité du recours du BNA suisse sont mis en péril. D'ailleurs, comme le démontre la jurisprudence, la mauvaise application judiciaire d'un droit étranger lors d'un accident de la circulation routière n'est pas une nouveauté¹⁷¹.

En vertu de l'art. 129 LDIP, le BNA est tenu d'ouvrir action dans le pays dans lequel l'assureur étranger a sa résidence habituelle. Le droit applicable, quant à lui, sera déterminé par les règles de conflit applicables dans cet État. Pour arriver à cette conclusion, il sera nécessaire de se pencher sur des textes souvent complexes et ambigus. Par ailleurs, le fait que le BNA doive se rendre à l'étranger pour ouvrir action a pour conséquence d'être peu pratique et source potentielle de difficultés d'ordre linguistique et organisationnel notamment. Dès lors, l'éventuelle application du droit suisse par une juridiction étrangère peut constituer une source d'inquiétude pour le BNA suisse découlant du défaut de praticité et du risque de mauvaise application du droit suisse, celui-ci pouvant être créé par celui-là.

Pour conclure, il convient de mentionner que la partie du montant qui n'a été récupérée par le biais de l'action récursoire du BNA sera couverte par une partie des contributions versées par les détenteurs de véhicules automobiles¹⁷².

4. Délais

En cas d'accident survenu en Suisse impliquant un véhicule étranger, le BNA est tenu d'appliquer le droit suisse (art. 3 al. 1 Règlement général). En vertu de l'art. 79c al. 1 LCR « *les institutions d'assurance autorisées à exercer leur activité en Suisse dans le secteur de l'assurance-responsabilité civile pour véhicules automobiles, les représentants chargés du règlement des sinistres en Suisse, la Confédération et les cantons, pour ceux de leurs véhicules qui ne sont pas assurés, le Bureau national d'assurance et le Fonds national de garantie doivent réagir dans les trois mois aux demandes d'indemnisation faites par les lésés* ». Ce délai de trois mois débute au moment où la victime s'adresse à l'instance compétente pour régler le sinistre et permet d'éviter que le lésé doive attendre trop longtemps avant que son dommage ne soit réparé¹⁷³. Il répond, dès lors, à la préoccupation liée au fait que la réparation des sinistres dans le domaine de la circulation routière peut prendre beaucoup de temps¹⁷⁴.

L'art. 79c LCR ne trouve cependant application que lors d'un règlement de sinistres sans lien d'extranéité ou en lien avec un État ayant accordé à la Suisse la réciprocité (art. 79e al. 1 LCR). A ce jour la deuxième hypothèse n'est réalisée qu'avec le Liechtenstein. Par conséquent, l'art. 79c LCR ne fonde aucun droit à l'égard du lésé, ainsi qu'à l'égard de l'assurance RC étrangère, à ce que la demande d'indemnisation soit traitée dans les trois mois. Dès lors, les autorités mentionnées à l'art. 79e al. 1 LCR, soit le BNA suisse en premier lieu, ne seront pas sanctionnées si le règlement du sinistre prend du retard. Dans ce cadre, ils ne seront pas tenus, en particulier, de payer les intérêts moratoires prévus à l'art. 79c al. 2 LCR.

¹⁷⁰ CAMPEIS, p. 51.

¹⁷¹ À titre d'exemple : arrêt de la Cour d'appel de Liège du 14 mars 1991, p. 1123.

¹⁷² JEGER / BLANC, p. 189.

¹⁷³ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad art.* 79d LCR N 1.

¹⁷⁴ HASENBÖHLER, p. 136.

Dans le système de la carte verte, le Règlement général ne prévoit aucun délai de traitement par le BNA des demandes d'indemnisation faites par les lésés. Par ailleurs, ce Règlement se borne à imposer aux BNA de procéder à une enquête sur les circonstances de l'accident « *sans attendre une réclamation formelle* » et à communiquer cette enquête à l'assureur compétent « *dans les meilleurs délais* » (art. 3).

Par conséquent, la lenteur caractérisant la prise en charge de sinistres n'est nullement empêchée par les dispositions applicables en la matière. Au contraire, le « *comportement retardé par certains assureurs* », tel que constaté par l'ex-président du Conseil des Bureaux, s'explique bien au regard de ce qui précède¹⁷⁵.

Dans ce registre, nous pourrions également nous questionner sur la praticité et l'efficacité du recours à des règles externes alors que les art. 79 ss LCR restent « *lettre morte* »¹⁷⁶.

IV. Problèmes lors de la survenance d'un sinistre à l'étranger

A. Introduction

Après avoir examiné les problématiques relatives à un accident survenu en Suisse entre un véhicule helvétique et un véhicule étranger, nous étudierons à présent la situation inverse.

Il est important de souligner que la conduite d'un véhicule automobile comporte un déplacement du risque de manière continue¹⁷⁷ qui génère potentiellement de grands problèmes pratiques, surtout si le risque franchit les frontières nationales. Or, de nos jours, un tel franchissement est toujours plus fréquent¹⁷⁸. Il cause néanmoins peu de difficultés pour les détenteurs et conducteurs grâce notamment au système de la carte verte, et aussi à la Convention multilatérale de garantie du 15 mars 1991 qui instaure les plaques d'immatriculation comme preuve de la conclusion d'assurance à l'étranger¹⁷⁹. Autrement dit : au niveau européen il est de plus en plus rare que l'on doive s'inquiéter de la prise en charge d'un sinistre survenu à l'étranger¹⁸⁰. De même, l'existence sécurisante d'un contrat d'assurance couvrant les dommages survenus dans un État étranger a certainement pour effet de favoriser le franchissement de notre frontière nationale¹⁸¹.

Voici le point de départ hypothétique de notre analyse : un accident de la circulation survient à l'étranger impliquant un véhicule immatriculé dans ce pays et un véhicule immatriculé en Suisse. Dans un tel contexte, on notera que les problématiques rencontrées sont quantitativement inférieures à celles d'un accident survenu en Suisse car la marge de manœuvre des assureurs suisses y est beaucoup plus restreinte.

¹⁷⁵ LEMOR, p. 200.

¹⁷⁶ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad* art. 79a LCR N 4.

¹⁷⁷ BRULHART, Compétence internationale, p. 26.

¹⁷⁸ D'après les statistiques, en 2015, chaque personne domiciliée en Suisse a parcouru en moyenne 24'850 kilomètres, dont 11'100 (45%) à l'étranger (<https://www.bfs.admin.ch/bfs/fr/home/statistiques/mobilite-transports.assetdetail.16704301.html>, consulté le 29.04.2021).

¹⁷⁹ RUSCONI, Code commenté LCR, *ad* art. 74 LCR N 2.3.

¹⁸⁰ HIRT, p. 60.

¹⁸¹ JEGER / BLANC, p. 187.

B. Problèmes et obstacles potentiels

1. Droit applicable

En cas d'accident de la circulation à l'étranger, les parties devront informer la police de l'État dans lequel elles se trouvent et, *a fortiori*, rédiger le Constat amiable européen, en format soit papier soit, s'il est disponible, digital¹⁸². Cet instrument déchargera énormément l'assureur de la tâche relative à l'établissement des circonstances de l'accident et la détermination des faits¹⁸³. Par ailleurs, le Constat amiable européen déchargera le lésé suisse de la préoccupation relative à la manière dont le BNA compétent établira les faits.

Conformément à l'art. 3 al. 1 du Règlement général, lorsque l'accident est survenu dans un État membre du système de la carte verte, le BNA compétent sera celui dans lequel est survenu l'accident. Comme pour un accident de la circulation routière survenu en Suisse, lors d'un accident survenu à l'étranger le lésé et les assureurs suisses s'attendront à une totale indépendance de la part du BNA étranger. En d'autres termes, les compétences attribuées à ce dernier par la loi devront être exécutées « *sans les instructions de l'assureur étranger et comme si la police d'assurance avait été émise par lui* »¹⁸⁴. Une de ces compétences a trait au droit applicable qui, en vertu de l'art. 3 al. 4 du Règlement général, est celui de l'État dans lequel l'accident est survenu. Nous nous intéresserons donc aux conséquences que peut revêtir l'application d'une législation nationale par rapport à une autre et, surtout, des effets qu'elle peut avoir à l'égard du BNA suisse.

Au niveau européen, dès 1972, le Parlement européen et le Conseil ont adopté une série de Directives visant à uniformiser les règles des États membres en matière d'assurance RC automobile¹⁸⁵. Partant, la conclusion de contrats d'assurances dans les États membres de l'UE est désormais uniformisée dans une large mesure, notamment en ce qui concerne les montants minimaux et l'étendue de la couverture. Il n'en demeure pas moins que, malgré ces efforts de coordination, la législation de ces États en matière de responsabilité civile et d'assurances véhicules automobiles est loin d'être identique. Raison en est, du moins en partie, la marge d'appréciation considérable laissée aux États, surtout en ce qui concerne les conditions de la responsabilité du détenteur. Voici des exemples illustrant ce propos. En France, la Loi n° 85-677 du 5 juillet 1985 (*Loi Badinter*) soumet la responsabilité des auteurs d'accidents de la circulation routière à la condition de l'existence d'un accident fortuit de la circulation, dans lequel était présent un véhicule terrestre à moteur impliqué¹⁸⁶. En Allemagne, l'art. 7 du *Straßenverkehrsgesetz*, soit la Loi sur la circulation routière, écarte la responsabilité du détenteur du véhicule automobile lorsque l'accident relève de la force majeure¹⁸⁷. Toutefois, la doctrine et la jurisprudence allemandes n'admettent l'existence d'une force majeure qu'en cas de situations exceptionnelles, telles que des catastrophes naturelles ou des actes de sabotage¹⁸⁸.

¹⁸² <https://www.tcs.ch/fr/camping-voyages/informations-touristiques/bon-a-savoir/conseils-voyages/accident-routier-etranger.php> (consulté le 31.03.2021).

¹⁸³ <https://www.nbi-ngf.ch/fr/nvb/dokumente/europaeisches-unfallprotokoll> (consulté le 31.03.2021).

¹⁸⁴ METZLER, p. 266.

¹⁸⁵ Directive 72/166/CEE, Directive 85/4/CEE, Directive 90/232/CEE, Directive 2000/26/CE, Directive 73/239/CEE, Directive 2005/14/CE (cette dernière modifiant les autres, elle est, dès lors, celle à laquelle il convient de se référer).

¹⁸⁶ http://www.fnvictimesdelaroute.asso.fr/indemnisation_accident_route_loi_badinter.php (consulté le 30.04.2021).

¹⁸⁷ Solution similaire à celle prévue par l'art. 59 al. 1 LCR.

¹⁸⁸ KADNER GRAZIANO, p. 282.

En ce cas la faute du détenteur est présumée¹⁸⁹. Les conditions de la responsabilité du détenteur telle que prévue à l'art. 2054 du Code civil italien sont similaires à celles de l'art. 58 LCR, soit l'existence d'un dommage, d'un acte illicite et d'un lien de causalité. Cependant, les définitions et l'interprétation de ces conditions, selon la jurisprudence italienne, s'éloignent de celles établies en Suisse¹⁹⁰. Nous pouvons encore mentionner que la responsabilité causale de l'art. 58 CO s'oppose à celle instituée en Belgique et au Luxembourg, où une faute est toujours nécessaire, même si elle peut être présumée¹⁹¹. D'énormes différences subsistent également en matière de prescription, dont les délais se distinguent parfois de ceux prévus par le droit suisse¹⁹².

Par voie de conséquence, au niveau européen, les conditions de la RC en matière de véhicules automobiles ne sont pas identiques. Dès lors, la protection octroyée par les assureurs RC ne l'est pas non plus. Partant, l'application juridique par le BNA étranger pourrait compromettre le résultat du procès selon le droit appliqué. *In concreto*, le règlement du sinistre fondé sur le droit étranger peut générer une solution plus ou moins lourde financièrement que celle qui aurait été retenue en application du droit suisse. À titre d'exemple, un droit étranger pourrait admettre la responsabilité du détenteur de manière beaucoup plus restrictive que notre législation. De même, en vertu du droit applicable, l'ayant droit suisse pourrait rester sans indemnisation parce que la responsabilité du détenteur est niée ou bien parce que son indemnisation est sensiblement inférieure que celle qui aurait été fixée par le droit suisse.

A noter à ce propos que si de telles différences existent déjà dans le cadre européen, il faut s'attendre à des écarts plus importants lorsque le droit d'un pays extra européen est appliqué.

Relevons encore le risque notable que le choix du droit applicable s'opère au détriment du BNA et des assureurs suisses. En effet, les BNA qui ne sont pas liés par le Règlement général devront normalement se référer à l'art. 3 de la Convention de La Haye afin de déterminer le droit applicable. Toutefois, il a souvent été constaté la « *tendance des tribunaux d'échapper à l'application de la loi étrangère de l'État du lieu de l'accident, par exemple en considérant qu'un seul véhicule est impliqué et qu'en conséquence l'art. 4, lit. a s'applique* »¹⁹³. Dès lors, la situation pour les assureurs suisses risque de se dégrader davantage si le BNA ou les tribunaux étrangers procèdent à une mauvaise application de la Convention de La Haye au détriment des intérêts des assureurs suisses.

2. Actions de l'assureur

a. Introduction

En cas d'accident survenu à l'étranger, les deux situations importantes suivantes peuvent amener l'assureur suisse à ouvrir action ou à être actionné en justice. Premièrement le cas où il indemnise l'ayant droit puis, fondé sur son droit de subrogation (art. 95c al. 2 LCA), décide de recourir contre le tiers responsable (action récursoire). Deuxièmement le cas où l'assureur du détenteur suisse responsable du sinistre est la cible d'une action directe provenant de l'assureur

¹⁸⁹ *Ibid.*, p. 310.

¹⁹⁰ <https://www.brocardi.it/codice-civile/libro-quarto/titolo-ix/art2054.html> (consulté le 30.04.2021).

¹⁹¹ BEDOUR, p. 855.

¹⁹² *Ibid.*, p. 857 : à titre d'exemple, le délai de prescription est d'un an en Espagne et 2 voire 3 ans en Allemagne.

¹⁹³ DUTOIT, p. 107.

étranger. Partant, il faut s'interroger sur l'admissibilité de ces actions ainsi que, le cas échéant, sur les juridictions compétentes et le droit applicable.

b. Action récursoire

Après avoir indemnisé la victime de l'accident¹⁹⁴, fondé sur l'art. 95c al. 2 LCA, l'assureur suisse peut recourir contre l'auteur étranger responsable ou son assureur¹⁹⁵. Une telle situation se présentera lorsque le BNA étranger ne procède à aucune indemnisation ou lorsque cette dernière est insuffisante. En effet, dans ces cas, c'est l'assureur suisse qui prendra en charge le sinistre. Conformément à l'art. 95c al. 2 LCA, la subrogation de l'assureur suisse n'est admise que dans la mesure où l'assuré pouvait s'en prendre lui-même directement à l'assureur étranger ou au responsable¹⁹⁶. L'action récursoire de l'assureur suisse étant dirigée contre un défendeur situé dans un autre État, il convient d'abord de déterminer la juridiction compétente, puis le droit applicable¹⁹⁷.

La juridiction internationale est déterminée par la Convention de Lugano ou par la Convention de Bruxelles. Lorsque le champ d'application matériel et personnel de la Convention de Lugano est respecté, il faut encore vérifier que les dispositions en matière d'assurance se trouvant dans la section III de la Convention, soit les art. 8 à 14 CL, puissent s'appliquer. En vertu de l'art. 12 al. 1 CL, l'action de l'assureur peut être ouverte devant les tribunaux de l'État dans lequel l'autre assureur est domicilié, sous réserve des dispositions de l'art. 11 al. 3 CL. À cet égard, la doctrine précise que le seul lieu qui doit être pris en compte est le domicile du défendeur au moment où l'action est ouverte. Cette condition est toutefois interprétée de manière très large et, par conséquent, facilement admise¹⁹⁸. Si le défendeur n'est pas domicilié dans un État membre de la Convention de Lugano mais qu'il possède une succursale, une agence ou tout autre établissement dans l'un de ces États, le for de ces derniers peut être utilisé pour les contestations relatives à leur exploitation en lien avec l'art. 9 al. 2 CL¹⁹⁹. Il convient de noter que les BNA répondent à la définition de succursale, à condition d'avoir la personnalité juridique. Ceci est le cas pour le BNA suisse grâce à l'art. 75 al. 1 LCR²⁰⁰.

Le fait que la Convention de Lugano consacre une section entière aux assurances est un élément aussi efficace que trompeur. En effet, l'application de cette section est soumise à la condition que les parties et leurs prétentions se fondent sur un contrat d'assurance²⁰¹. Par ailleurs, l'art. 12 CL ne permet d'avoir comme défendeur que le preneur d'assurance, l'assuré ou le bénéficiaire²⁰². Bien que la doctrine octroie au demandeur le droit de s'en prendre à d'autres personnes, à condition que « *la loi applicable permette de déduire des droits du rapport*

¹⁹⁴ WERRO/PICHONNAZ, Relations RC et assurances privées, p. 47 : dans la situation inverse, à savoir celle où l'assuré suisse est responsable du préjudice, il devra en principe supporter seul les conséquences d'une action ouverte à son encontre. En effet, la plupart des CGA des assurances RC excluent la prise en charge de prétentions récursoires.

¹⁹⁵ BONOMI, p. 191

¹⁹⁶ WERRO, Subrogation, p. 14.

¹⁹⁷ BRULHART, Compétence internationale, p. 45.

¹⁹⁸ *Ibid.*, p. 248.

¹⁹⁹ *Ibid.*, p. 80 : en revanche, pour savoir quel est le tribunal compétent il faudra consulter la LDIP.

²⁰⁰ DONZALLAZ, p. 616.

²⁰¹ BUCHER, p. 1870.

²⁰² Même si ce n'est qu'indirectement, une telle solution a été reprise par le Règlement des sinistres, qui prévoit une limitation du droit de recours de l'assureur au BNA étranger seulement (*cas bureaux* de l'art. 21 al. 1 Règlement des sinistres, par renvoi de l'art. 19 al. 3 let. b).

d'assurance »²⁰³, cette limitation et le fait que l'assureur RC suisse ne soit lié par aucun contrat d'assurance avec l'assureur ou le BNA étranger, rendent les fors prévus dans la section III inapplicables en l'espèce.

Dans une telle situation, l'action de l'assureur se fondera uniquement sur l'art. 5 al. 3 CL, lequel s'applique en matière délictuelle²⁰⁴. Pour que les prétentions en question soient qualifiées de délictuelles, la jurisprudence indique qu'il est nécessaire que « *la responsabilité du défendeur soit mise en cause et [...] que l'action ne se rattache pas à la matière contractuelle au sens de l'art. 5 ch. 1* »²⁰⁵. Tel est le cas pour le recours de l'assureur suisse envers l'assureur étranger, l'absence du caractère contractuel étant également confirmé par le fait que la responsabilité du débiteur « *ne repose pas sur un engagement librement assumé d'une partie envers l'autre* »²⁰⁶. En effet, c'est sur le seul fait de l'accident de la circulation que les prétentions de l'assureur suisse trouvent leur fondement. Dès lors, l'assureur suisse a le choix d'agir soit au for du lieu du délit soit au for du domicile du défendeur, conformément à la règle générale de l'art. 2 CL. En revanche, si le défendeur n'est pas domicilié dans un État lié à la Convention de Lugano, les art. 129 al. 2 et 130 LDIP sont applicables. Quoi qu'il en soit, le résultat sera le même dans les deux cas.

Dans ce cadre, nous observons que la doctrine et la jurisprudence jouent un rôle fondamental dans l'interprétation de la Convention de Lugano. En effet, sans l'apport de celles-ci, cette réglementation resterait aussi complexe qu'ambiguë et l'assureur pourrait bien se trouver perdu vu la complexité de ses tâches juridiques pouvant dépasser ses capacités en la matière. Notons encore qu'en vertu de l'art. 5 al. 3 CL, il n'est pas exclu que l'assureur suisse décide d'ouvrir action au domicile étranger du défendeur, soit parce qu'une telle solution résulte d'un accord conclu entre les parties en cause soit parce que l'État étranger en question méconnaît tant l'application de la Convention de Lugano que celle de la LDIP. En pareille hypothèse l'assureur suisse se trouvera confronté à des difficultés, notamment d'ordre linguistique, organisationnel et pratique²⁰⁷.

Si l'assureur décide d'ouvrir action en Suisse, le droit applicable sera déterminé par la loi du for²⁰⁸. En principe, vu le renvoi de l'art. 134 LDIP, la Convention de La Haye s'appliquera. Toutefois son art. 2 al. 5 exclut du champ d'application de la Convention les subrogations concernant les assureurs. La jurisprudence relative à cette disposition précise que la question de savoir si le demandeur a été subrogé dans les droits de la victime doit être résolue selon la loi ayant imposé l'obligation de paiement²⁰⁹. Une telle solution n'impliquera pas uniquement un examen minutieux du champ d'application de la Convention et de ses exceptions, mais aussi une analyse des conditions de la subrogation. Partant, le succès de l'action de l'assureur est étroitement lié au résultat de cet examen. Dès lors, lorsque les modalités de cet examen sont douteuses, les chances qu'une telle action aboutisse sont fortement réduites. Les situations dans lesquelles les assureurs ont fait un usage non approprié de cette voie ne sont pas rares, ce qui atteste, à nouveau, de la complexité du système²¹⁰.

²⁰³ BRULHART, *Compétence internationale*, p. 249.

²⁰⁴ BUCHER, p. 1838 explique que la raison d'être du for de l'art. 5 al. 3 CL est celle de « *valoriser le lien de proximité existant entre les contestations en matière délictuelle et le fait dommageable* ».

²⁰⁵ BUCHER, p. 1840.

²⁰⁶ *Ibid.*, p. 1840.

²⁰⁷ METZLER, p. 254.

²⁰⁸ TF, arrêt 4A-270/2011 du 9 août 2011, c. 2.

²⁰⁹ PAYAN, p. 183.

²¹⁰ À titre d'exemple, une telle situation est arrivée dans l'arrêt du tribunal de première instance de Assen du 12 mai 1987 (NIPR 1987, no. 426).

En conclusion, les conséquences d'un tel système sont multiples. La détermination des juridictions compétentes n'est ni simple, ni pratique. De même, la rareté des traités internationaux traitant exclusivement de la juridiction internationale ont certainement pour effet de rendre le système encore plus compliqué²¹¹. Quant au droit applicable, même soutenu par un homme de loi, l'assureur peinera à s'orienter dans ces textes et, *in concreto*, savoir comment ouvrir et justifier son action.

De même, le fait que la Convention de La Haye exempte de son champ d'application les subrogations des assureurs rend la réglementation délicate en ce qui concerne la liquidation d'un sinistre de la circulation routière. En effet, si cette Convention s'applique dans la grande majorité des cas et pour la plupart des prétentions pouvant naître d'un accident de la circulation, un autre texte légal devra toutefois être appliqué à la subrogation. Comme nous l'avons illustré, cette subrogation est souvent difficile à déterminer, car son existence ne peut être établie qu'après un examen attentif de la loi ayant imposé l'obligation de paiement. Dès lors, vu les difficultés d'interprétation des textes internationaux fondant son action, celle-ci risque de ne même pas voir le jour.

Il convient encore de mentionner que l'exclusion de la subrogation concernant les assureurs par la Convention de La Haye est critiquée tant par la jurisprudence que par la doctrine, cette dernière estimant que l'exclusion de la subrogation devrait être entièrement régie par la loi applicable au contrat en question²¹².

c. Action directe

Lorsque l'accident survenu à l'étranger a pour responsable le détenteur suisse, des problèmes peuvent surgir dans le cas où son assureur est actionné en justice par l'assureur étranger de la victime.

La Convention de Lugano octroie à l'ayant droit plusieurs fors alternatifs pour qu'il puisse ouvrir action (art. 11 al. 2 CL). Ces fors se situent tous au même plan, ce qui implique que l'assureur suisse pourra être actionné tant à son domicile en Suisse (art. 9 al. 1 let. a CL), qu'au domicile du demandeur (art. 9 al. 1 let. b CL), qu'au lieu, à l'étranger, où le fait dommageable s'est produit (art. 10 CL). Concernant le droit applicable, l'art. 9 al. 1 de la Convention de La Haye indique que « *les personnes lésées ont le droit d'agir directement contre l'assureur du responsable, si un tel droit leur est reconnu par la loi applicable en vertu des art. 3, 4 ou 5* »; l'interprétation du Tribunal fédéral interdisant à l'assureur ouvrant une telle action de se fonder sur l'art. 9 de la Convention de La Haye, ne trouve ici qu'une place résiduelle²¹³. Il en résulte que le droit applicable sera vraisemblablement celui de l'État dans lequel l'accident est survenu, en vertu de l'art. 3 de la Convention de La Haye. Par conséquent, à condition que ce droit connaisse le droit d'action directe du lésé, l'assureur suisse risque d'être actionné dans un for étranger²¹⁴.

²¹¹ BEDOUR, p. 848.

²¹² Les actes et documents de la Onzième session du 7 au 26 octobre 1968 de la Conférence de La Haye en droit international privé, Tome III, p. 26 ss illustre bien l'insatisfaction du système ; PAYAN, p. 183.

²¹³ ATF 134 III 420 du 30 mai 2008, c. 3 = JdT 2008 I p. 497.

²¹⁴ FORGET, p. 120 constate que la majorité des pays européens connaissent le principe de l'action directe du lésé. En Angleterre, en vertu du *Road Traffic Act*, l'assuré dispose d'un véritable droit à l'encontre de son assureur RC, à condition que la victime ait obtenu la condamnation du responsable de l'accident.

Derechef, les difficultés linguistiques et pratiques découlant d'une telle situation constituent une réelle entrave au détriment de l'assureur suisse.

Notons enfin à ce sujet qu'après avoir satisfait l'ayant droit étranger victime de l'accident, l'assureur suisse pourra s'en prendre directement à son assuré sur la base de l'art. 65 al. 3 LCR, à condition que celui-ci ait commis une faute grave selon l'art. 15 al. 3 OAV²¹⁵. Dans le cadre d'une telle action, la doctrine considère la notion de « recours » comme étant inadaptée, en la substituant en revanche par celle de « *demande en restitution de l'enrichissement illégitime* »²¹⁶. L'action récursoire de l'assureur envers son assuré, bien qu'intervenue à la suite d'un accident ayant eu lieu à l'étranger, ne présente aucun élément d'extranéité et, dès lors, ne rentre pas dans le cadre de la présente étude.

V. Solutions possibles

A. Perspectives futures

Le domaine de la circulation routière, comme nous venons de l'exposer, est caractérisé par une réglementation juridique particulièrement dense visant à protéger les victimes d'un accident, en assurant une prise en charge du sinistre efficace, tout en encadrant l'activité des assureurs²¹⁷. Vu le caractère évolutif de ce droit il convient de nous intéresser à ses développements législatifs futurs susceptibles de le modifier.

Au niveau interne suisse, lors de ces dernières années plusieurs propositions ont été formulées visant à réviser la LCR. Celles-ci n'ont pour dénominateur commun qu'un renforcement des mesures de sécurité ; elles n'ont en revanche pas pour but d'améliorer la prise en charge de sinistres impliquant un élément d'extranéité²¹⁸. A ce sujet, l'apport découlant de la nouvelle révision de la LCA, entrant en vigueur le 1^{er} janvier 2022, est discutable²¹⁹. En revanche, le nouvel art. 95c LCA revêt une grande importance car il permettra de délimiter l'étendue du recours de l'assureur et sa relation avec l'art. 51 al. 2 CO (qui, ces dernières années, a fait l'objet de plusieurs débats dans la jurisprudence ainsi que dans la doctrine)²²⁰. L'art. 95c al. 2 LCA, qui va remplacer l'actuel art. 72 LCA, permettra à l'assureur RC automobile de « *recourir contre toutes les personnes responsables* », et non pas uniquement contre les responsables en vertu d'un acte illicite²²¹. De plus l'étendue de ce recours exercera une influence significative sur la prise en charge des sinistres découlant d'un accident de la circulation.

²¹⁵ ATF 45 II 638, c. 4 : « *Le sentiment d'équité réclame précisément que l'assureur [qui reçoit les primes] supporte le dommage avant la personne qui, sans qu'il y eût faute de sa part, a causé le dommage* » ; CHAPPUIS, p. 15.

²¹⁶ BREHM, Contrat RC, p. 197, ch. 696.

²¹⁷ METZLER, p. 257.

²¹⁸ <https://www.admin.ch/gov/fr/accueil/documentation/communiques.msg-id-80041.html> (consulté le 31.04.2021).

²¹⁹ https://www.kellerhals-carrard.ch/fr/newsroom/2020/10/KuB_06_2020_F.php ; <https://fedlex.data.admin.ch/filestore/fedlex.data.admin.ch/eli/oc/2020/884/fr/pdf-a/fedlex-data-admin-ch-eli-oc-2020-884-fr-pdf-a.pdf> (consultés le 31.04.2021).

²²⁰ ATF 144 II 209 du 7 mai 2018, c. 2. ; BRULHART, Assurances privées, p. 532, ch. 1098.

²²¹ VON ZEDTWITZ / MAISANO, p. 2.

Notons enfin qu'un projet de loi fédérale spécifique sur la RC a été proposé et devait être discutée dans le cadre de la révision de la LCA²²².

Si, au niveau interne, les perspectives en ce domaine se caractérisent par une certaine passivité, tel n'est en revanche pas le cas au niveau international. En effet, en 2018 la Commission a modifié la Directive 2009/103/CEE, dans le but de « *renforcer les règles de l'UE relatives à l'assurance automobile afin de mieux protéger les victimes d'accidents et les droits des assurés* »²²³. De même, plusieurs initiatives visant à améliorer la solvabilité des entreprises d'assurances, à apporter des modifications aux montants minimaux de couverture et à renforcer les mesures interdisant l'entrée sur le territoire UE des véhicules non assurés ont déjà vu le jour. La Commission a également proposé d'élargir la notion de véhicule, sur la base des arrêts récents rendus par la Cour de justice de l'Union européenne (ci-après : CJUE) et, en particulier, en vertu de l'*Arrêt Vnuk*²²⁴. Ces actions traduisent la volonté d'adapter le droit de la circulation routière aux évolutions actuelles.

Ces modifications auront également une influence sur la Suisse, notamment dans le cas où un détenteur suisse est victime d'un accident de la circulation dans un État membre de l'UE. En effet, cette victime suisse pourra alors compter sur une meilleure garantie de la solvabilité des assurances européennes. De plus, l'élargissement de la notion de véhicule diminuera fortement le risque de ne pas être indemnisé. Une reprise autonome du droit européen par la Suisse n'est d'ailleurs pas exclue.

Mentionnons encore le projet d'Accord institutionnel, fruit de négociations qui, à cette date²²⁵, sont toujours en cours entre la Suisse et l'UE. Son objectif est de réunir sous un même texte les accords bilatéraux conclus entre les deux parties. Bien que le domaine de la circulation routière ne soit pas expressément traité par ce projet d'accord, son préambule affirme avoir pour but de « *renforcer et approfondir la participation de la Suisse au marché intérieur* ». Cet accord pourrait donc constituer un bon point de départ visant à intégrer la Suisse dans le marché unique de l'assurance de l'UE.

B. Appréciations personnelles

Si la vitesse caractérisant l'évolution du domaine de la circulation routière n'a aucune raison de ralentir dans le futur, on s'attend aussi à ce que les freins soient désactivés en ce qui concerne l'aspect pratique de ses dispositions. À cet égard, le fait que le droit national applicable soit « *considérablement restreint par rapport aux autres branches d'assurances* » ne facilite certainement pas la tâche des assureurs suisses²²⁶.

La rédaction de ce travail a souvent amené l'auteur à se demander pourquoi un domaine aussi pratique et courant que celui des accidents de la circulation routière soit caractérisé par une telle

²²² BRULHART, Assurances privées, p. 52, ch. 87.

²²³ <https://www.argusdelassurance.com/reglementation/assurance-auto-une-nouvelle-reglementation-europeenne.129811> (consulté le 31.04.2021).

²²⁴ CJUE, arrêt du 4 septembre 2014, Damijan Vnuk contre Zavarovalnica Triglav, C-162/13 ; <https://www.ifpass.fr/leblogdesexperts/proposition-de-la-commission-europeenne-relative-lassurance-automobile-directive> (consulté le 31.04.2021).

²²⁵ Printemps 2021.

²²⁶ SCHNYDER / SCHOOP, p. 479.

complexité réglementaire. En effet cette problématique impose, dans l'intérêt des assurés ainsi que des assureurs, des « *procédures aussi simples et rapides que possible* »²²⁷. Le fait que la question du for et celle du droit applicable soient régies, à l'intérieur d'un si petit continent comme l'Europe, par deux Conventions différentes (respectivement, la Convention de Lugano et de Bruxelles, pour la compétence judiciaire, et la Convention de La Haye et le Règlement Rome II, pour le droit applicable) constitue un oxymore face à la notion d'harmonisation et, notamment, à celle visant à créer un créer un Marché unique de l'assurance²²⁸.

De même, l'application de ces Conventions est susceptible d'être confrontée à deux limites, l'une matérielle et l'autre spatiale. Concernant la limite matérielle, la vocation de ces accords, à savoir celle de réunir sous un même texte l'ensemble des prétentions découlant d'un sinistre en matière de circulation routière, est loin d'être concrète. À titre d'exemple, l'art. 2 al. 5 de la Convention de La Haye exclut tout recours et toute subrogation concernant les assureurs. Dès lors, pour un même accident, plusieurs Conventions différentes sont susceptibles de s'appliquer simultanément, ce qui implique, à chaque fois et pour chacune d'entre elles, un examen séparé de leur champ d'application. En ce qui concerne la limite spatiale, les Conventions internationales conclues dans le domaine de la circulation routière ont une portée territoriale limitée. En conséquence, les dispositions applicables à un accident impliquant un État qui n'est pas membre du système de la carte verte sont souvent inconnues voire inexistantes. Pour cette raison, comme il a été déjà proposé pour la Convention de Lugano, il serait souhaitable d'étendre le champ d'application territorial de ces textes à des États non-européens²²⁹. En effet, l'augmentation du nombre de véhicules et de leurs déplacements internationaux exigent des règles solides, dont l'application ne peut plus se limiter aux seuls États appartenant au système de la carte verte.

En vertu de ce qui précède, pour s'orienter dans cette « jungle législative », les assureurs doivent faire preuve d'un grand nombre de compétences pouvant excéder leurs propres capacités afin d'accomplir correctement les tâches imposées par la loi. À titre d'exemple, la question de l'applicabilité d'un texte international nécessite parfois l'un examen rigoureux et complexe de la jurisprudence ou la doctrine idoines pouvant excéder son champ d'activité habituel. Preuve en est la jurisprudence révélant l'incapacité du BNA à saisir une juridiction compétente²³⁰. Une telle situation est particulièrement inacceptable vu les circonstances délicates, voire dramatiques, propres à certains accidents de la circulation routière. De plus, ce cadre juridique complexe favorise malencontreusement la longueur des procédures.

Actuellement, le Règlement général constitue l'instrument qui permet de s'écarter de cette « jungle législative », au moins au niveau européen. Les dispositions de ce Règlement sont claires, pratiques et assurent une réparation efficace des sinistres. Cet instrument pourrait également constituer un exemple vertueux pour d'autres États nécessitant l'adoption, ou une révision, de règles en matière de circulation routière. Par ailleurs, l'arbitrage international, tel que prévu par l'art. 19 du Règlement général, permet de prévenir la survenance de plusieurs problématiques, notamment de celles ayant trait à la longueur de la procédure. Il faudrait toutefois se demander si, afin de mieux prendre en compte les intérêts des parties impliquées, un arbitrage *ad hoc*, indépendant de toute institution, ne serait pas mieux adapté.

²²⁷ BRULHART, Projet de Règlement Rome II, p. 8.

²²⁸ BRULHART, Assurances privées, p. 55, ch. 94.

²²⁹ JAMETTI GREINER p. 258 : les États-Unis ont proposé de négocier, et cela à plusieurs reprises déjà, une Convention multilatérale permettant de régler, entre autres, les fors et les juridictions compétentes.

²³⁰ TF, arrêt 4A_93/2007 du 10 juillet 2007, c. 3. 1.

Avant de conclure, nous insistons sur l'importance d'une bonne communication dans les relations entre les BNA, ainsi qu'entre tous les assureurs RC concernés. Ce n'est que par cette voie, se concrétisant le plus souvent sous la forme d'un accord réglant la prise en charge du sinistre, que les assureurs pourront garantir une réparation efficace et rapide du dommage. La conclusion de ces accords est particulièrement utile lorsqu'un véhicule d'un État non-européen non conventionné avec notre pays est impliqué dans un accident. Dans un tel cas, une entente entre les BNA permettra de trouver une solution amiable, sans qu'une partie méconnaisse le droit applicable de l'autre.

VI. Conclusion

En conclusion, la réparation des sinistres dans le domaine de la circulation routière constitue encore pour les assureurs suisses un véritable problème. Dès lors, il n'est actuellement pas possible d'effacer la juxtaposition de l'adjectif « complexe » à la notion de « accidents impliquant un élément d'extranéité ». Les art. 79 a à d LCR pourraient fournir une contribution importante dans l'amélioration du système actuel, mais leur application est soumise à la condition que l'État en question ait accordé à la Suisse une réciprocité, ce qui n'est le cas aujourd'hui que du Liechtenstein. Dès lors, l'utilité effective des art. 79 a à d LCR est quasi nulle, ce d'autant que la Suisse a compensé leur non-application par la conclusion de plusieurs accords bilatéraux avec les différents BNA européens²³¹.

La présence de règles qui sont « *lettre morte* »²³² n'est certainement pas satisfaisante, surtout si ces dispositions coexistent avec de nombreuses lacunes ayant trait à la légitimité et l'étendue des pouvoirs du BNA. En particulier, cette situation est inacceptable eu égard au désordre réglementaire actuel régnant en la matière. Nous pouvons aussi nous demander s'il ne serait pas justifié d'introduire dans notre ordre juridique certaines dispositions interétatiques fondant l'activité du BNA.

Par conséquent, la prise en charge de dommages découlant d'un accident impliquant un élément d'extranéité se présente comme un chemin parsemé d'embûches. De même, la volonté d'assurer une prise en charge efficace du sinistre se heurte à une réglementation variée et confuse, ce qui explique que la survenance d'un accident de la circulation routière génère bien des perplexités. C'est sur ces perplexités que nous terminons ce travail de recherche, en espérant qu'elles puissent devenir source d'inspiration pour d'autres auteurs selon la citation de Khalil Gibran « *La perplexité est le début de la connaissance* »²³³.

²³¹ WIDMER, p. 751 ajoute, toutefois, que les art. 79 a à d LCR ne sont pas les seules dispositions en matière de circulation routière dont leur utilité pourrait être remise en question.

²³² RUSCONI, Code commenté LCR, *ad art.* 79a LCR N 4.

²³³ <https://www.linternaute.fr/citation/39904/la-perplexite-est-le-debut-de-la-connaissance----khalil-gibran/> (consulté le : 05.05.2021).

VII. Bibliographie

OUVRAGES DE DOCTRINE

BEDOUR Jean, *Précis des accidents d'automobile*, 6^{ème} éd., Société Générale d'Imprimerie et d'Édition, Paris 1977.

BONOMI Andrea, *Accidents de la circulation à l'étranger : questions choisies de droit international privé*, in Werro Franz / Perritaz Vincent (édits), *Journées du droit de la circulation routière 26-27 juin 2014*, Stämpfli, Berne 2014, p. 155 ss.

BREHM Roland, *La responsabilité civile automobile*, 2^{ème} édition, Stämpfli, Berne 2010 (cité : BREHM, RC auto).

BREHM Roland, *L'assurance privée contre les accidents*, Stämpfli, Berne 2001 (cité : BREHM, Assurance privée).

BREHM Roland, *Le contrat d'assurance RC*, Helbing&Lichtenhahn, Bâle 1997 (cité : BREHM, Contrat RC).

BRULHART Vincent, *Droit des assurances privées*, 2^{ème} éd., Stämpfli, Berne 2017 (cité : BRULHART, Assurances privées).

BRULHART Vincent, *La liberté contractuelle : fondement juridique et impératif technique de l'assurance privée*, HAVE 2007, p. 88 ss (cité : BRULHART, Liberté contractuelle).

BRULHART Vincent, *Le projet de Règlement Rome II sur la loi applicable aux obligatoires non contractuelles : son incidence en matière de circulation routière, notamment à la lumière du droit suisse*, HAVE 2007 (cité : BRULHART, Projet de Règlement Rome II).

BRULHART Vincent, *La compétence internationale en matière d'assurances dans l'espace judiciaire européen*, Dike, St. Gall 1997 (cité : BRULHART, Compétence internationale).

BUCHER Andreas, *Loi sur le droit international privé / Convention de Lugano*, 2^{ème} éd., Helbing&Lichtenhahn, Bâle 2011.

BUSSY André/RUSCONI Baptiste / JEANNERET Yvan / KUHN André / MIZEL Cédric / MÜLLER Christoph, *Code suisse de la circulation routière commenté*, 4^e éd mise à jour et complétée, Helbing&Lichtenhahn, Bâle 2015 (cité : RUSCONI, Code commenté LCR).

BUSSY André/RUSCONI Baptiste, *Code suisse de la circulation routière annoté*, Payot, Lausanne 1972.

CAMPEIS Giuseppe, *Die Behandlung von Schadenfällen mit Auslandberührung und Schadenzahlungen an ausländische Staatsbürger nach italienischem Recht*, in Metzler Martin/ Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Lichtenhahn, Bâle 2000, p. 47 ss.

CARRE Olivier, *Loi fédérale sur le contrat d'assurance : accompagnée d'autres textes, complets ou en extraits, relatifs à l'assurance privée*, éd. annotée, Lausanne 2000.

CEDRIC Mizel, *La grande famille des vélos, véhicules assimilés, petits engins motorisés ... et des piétons*, in Giger Hans/ Seidi Edit/ Wiprächtinger Hans/ Fiolka Gerhard (édits), *Circulation routière*, Dike, Zurich/St. Gall 2017, p. 7 ss.

CHAPPUIS Benoît, *Les conflits d'intérêts de l'assureur, en particulier lors de la représentation de l'assuré dans la résolution d'un sinistre*, in : Werro Franz/ Pichonnaz Pascal (édits), *Les relations entre la responsabilité civile et les assurances privées*, Stämpfli, Berne 2016.

DANTHE Marie – Gisèle, *Commentaire du contrat de travail*, Stämpfli, Berne 2013.

DÄHLER Manfred/SCHAFFAUSER René, *Handbuch Strassenverkehrsrecht*, Helbing Liechtenhahn, Bâle 2018.

DONZALLAZ Yves, *La Convention de Lugano du 16 septembre 1988 concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale*, Stämpfli, Berne 2018.

DUTOIT Bernard, *La Convention de La Haye du 4 mai 1971 sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière à l'épreuve du temps*, in Müller Andreas, *30 anni/ans/ Jahre Assista TCS SA : Collezione assista*, Genève 1998.

FORGET Louis, *Les conflits de lois en matière d'accidents de la circulation routière*, Volume XV, Dalloz, Paris 1973.

FUHRER Stephan/BÜCHLER Günter, *Der Nationale Garantiefonds der Schweiz*, in Metzler Martin/ Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhanh, Bâle 2000, p. 87 ss.

GROSS Christoph, *Notions de responsabilité civile*, éd. de la Société suisse des employés de commerce, Zurich 1989.

GUISAN François, *Quelques considérations sur les obligations en cas de sinistre en droit des assurances privées suisses*, in Metzler Martin/Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhanh, Bâle 2000, p. 121 ss.

HASENBÖHLER Franz, *Schlichten statt richten – Gedanken zu neuen Formen der Streiterledigung im Haftpflichtrecht*, in Metzler Martin/Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhanh, Bâle 2000, p. 135.

HIRT Thomas, *Responsabilité civile / Assurances auto*, 8^{ème} éd. corrigée, Berne 2018.

HOFMANN Edwin, *Assurance transport*, éd. de la Société suisse des employés de commerce, Zurich 1989.

JAMETTI GREINER Monique, *Gli sviluppi futuri della Convenzione di Lugano*, in Cometta Flavio/Volken Paul/Mäder Simon A./Kren Kostkiewicz Jolanta/Peter Hansjörg/Klett Kathrin/Gaudemet – Tallon Hélène/Schlosser Peter/ onomi Andrea/ ametti Greiner Monique (édits), *La Convenzione di Lugano nella pratica forense e nel suo divenire*, Helbing&Liechtenhahn, Bâle 2004, p. 251 ss.

JEANNERET Yvan, *Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière*, Stämpfli, Berne 2007.

JEGER Werner/BLANC Pascal, *Ziele und Massnahmen des Bundes betreffend die Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung im grenzüberschreitenden Verkehr*, in Metzler Martin/ Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhahn Bâle, 2000, p. 183 ss.

KADNER GRAZIANO Thomas, *La responsabilité délictuelle en droit comparé*, Helbing&Lichtenhahn, Bâle 2019.

KNOEPFLER François/SCHWEIZER Philippe/OTHENIN – GIRARD Simon, *Droit international privé suisse*, 3^{ème} éd., Stämpfli ,Berne 2004.

LEMOR Ulf, *Verbesserung der Situation der Verkehrsoffer – eine europäische Herausforderung*, in Metzler Martin/ Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhahn, Bâle 2000, p. 199 ss.

MAIANI Francesco/BIEBER Roland, *Droit européen des transports*, 3^{ème} éd., Schulthess, Zurich 2020.

MARSAUD Jean-Louis, *La gestion des accidents avec plus de deux véhicules en présence de véhicules étrangers*, in Metzler Martin/Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhahn, Bâle 2000, p. 215 ss.

MASCARENHAS GOUVEIA Cristina, *Transportrecht : 46 Tagung der Dach in Lissabon vom 17 bis 19 mai 2012*, Zurich 2012.

METZLER Martin, *Das Nationale Versicherungsbüro Schweiz (NVB) und der Nationale Garantiefonds Schweiz (NFG) als Versicherungseinrichtungen zur Schadendeckung im nationalen und internationalen Strassenverkehr*, in Metzler Martin/ Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhahn, Bâle 2000, p. 251 ss.

NEBEL Rolf, *Internationale Regelwerke über Strassenverkehrsunfälle und Mfz.-Haftpflichtversicherung in Europa*, in Metzler Martin/ Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhahn, Bâle 2000.

OETIKER Christian/WEIBEL Thomas, *Lugano-übereinkommen*, 2^{ème} éd., Helbing&Liechtenhahn, Bâle 2016.

PAYAN Guillaume, *Conventions et protocoles de La Haye annotés*, Bruxelles 2020.

PERRITAZ Vincent/WERRO Franz, *La rencontre de la responsabilité en matière de circulation routière. Quelques nouvelles perspectives, notamment en relation avec les véhicules connectés*, in Werro Franz Probst Thomas (édits), *Journées du droit de la circulation routière 2018*, Berne 2018, p. 1 ss.

PIRE Alain, *La quatrième directive concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs va-t-elle modifier, à terme, le fonctionnement du système de la carte verte en Europe ?* in Metzler Martin/Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhanh, Bâle 2000.

RAVY – WYDMER Franziska, *Expériences pratiques des assureurs relatives au règlement des conséquences d'une collision en chaîne en Suisse*, in Schaffhauser René, *Jahrbuch zum Strassenverkehrsrecht*, Stämpfli, Berne 2014, p. 29 ss.

REDFERN Alan/HUNTER Martin, *International arbitration*, 6^{ème} éd., Oxford University Press, Oxford 2015.

SCHNYDER Anton/SCHOOP Katharina, *Das « Allgemeininteresse » im europäischen Versicherungsrecht und seine Bedeutung für die Motorfahrzeugversicherung*, in Metzler Martin/Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhanh, Bâle 2000, p. 459 ss.

TOLOU Alborz, *Le recours interne dans la solidarité parfaite*, HAVE 2015, p. 130.

VON ZEDTWITZ Clemens/MAISANO Riccardo, *Rückgriff des Privatversicherers gemäss Art. 95 rev. VVG – ab wann ?*, Jusletter 2021, disponible sous : https://jusletter.weblaw.ch/juslissues/2021/1057/ruckgriffsrecht-des_bdf52195b5.html__ONCE&login=false (consulté le 11.05.2021).

WERRO Franz, *Le recours du responsable civil (art. 51 al. 2 CO), celui de l'assureur privé (art. 95c al. 2 LCA) et la prescription de l'assureur récursoire (art. 139 CO)*, ZSR/RDS 2021 I, p. 3 ss (ci-après : WERRO, Subrogation).

WERRO Franz/PICHONNAZ Pascal, *Les relations entre la responsabilité civile et les assurances privées*, Stämpfli, Berne 2016 (WERRO/PICHONNAZ, Relations RC et assurances privées).

WIDMER Pierre, *Servir et disparaître – pour renaître; das Schicksal der Haftungsbestimmungen des Strassenverkehrsgesetzes in der Gesamtreform des schweizerischen Schadenersatzrechts*, in Metzler Martin/Fuhrer Stephan (édits), *Festschrift des Nationalen Versicherungsbüros Schweiz (NVB) und des Nationalen Garantiefonds Schweiz (NGF)*, Helbing&Liechtenhanh, Bâle 2000, p. 561 ss.

ZUFFEREY Matthieu, *La représentation indirecte*, Travaux de la Faculté de droit de l'Université de Fribourg, Schultess, Zurich 2018.

VIII. Table des abréviations

Accord d'association de la Suisse au système Schengen	Accord entre la Confédération suisse, l'Union européenne et la Communauté européenne sur l'association de la Confédération suisse à la mise en œuvre, à l'application et au développement de l'acquis de Schengen du 26 octobre 2004 (RS 0.362.31)
al.	Alinéa
art.	Article(s)
Assurance RC	Assurance responsabilité-civile
ATF	Arrêt du Tribunal fédéral
BNA	Bureau national d'assurance
c.	Considérant(s)
CC	Code civil suisse du 10 décembre 1907 (RS 210)
CGA	Conditions générales d'assurance
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne
CL	Convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale du 30 octobre 2007 (RS 0.275.12)
CO	Loi fédérale complétant le Code civil suisse (RS 220)
Convention de Bruxelles	Convention de Bruxelles concernant la compétence et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale du 27 septembre 1968
Convention de La Haye	Convention sur la loi applicable en matière d'accidents de la circulation routière du 4 mai 1971 (RS 0.741.31)

Convention de Lugano	Convention concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale du 30 octobre 2007 (RS 0.275.12)
CPC	Code de procédure civile (RS 272)
Cst	Constitution fédérale de la Confédération suisse du 18 avril 1999 (RS 101)
Directive sur la protection des visiteurs	Directive 2000/26/CE du 11 mai 2000
éd.	édition
édit./édits	éditeur/éditeurs
FF	Feuille fédérale
ibid.	dans le même ouvrage (lat.)
JdT	Journal des Tribunaux
LCA	Loi fédérale sur le contrat d'assurance du 2 avril 1908 (RS 221.229.1)
LCR	Loi fédérale sur la circulation routière du 19 décembre 1958 (RS 741.01)
LDIP	Loi fédérale sur le droit international privé (RS 291)
Liechtenstein	Principauté du Liechtenstein
LSA	Loi sur la surveillance des entreprises d'assurances du 17 décembre 2004 (RS 961.01)
N	Numéro(s) marginal(aux)
OAC	Ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière du 27 octobre 1976 (RS 741.51)
OAV	Ordonnance sur l'assurance des véhicules du 20 novembre 1959 (RS 741.31)
OCR	Ordonnance sur les règles de la circulation routière du 13 novembre 1962 (RS 741.11)

OCCR	Ordonnance sur le contrôle de la circulation routière du 28 mars 2007 (RS 741.013)
OETV	Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (RS 741.41)
OSR	Ordonnance sur la signalisation routière du 5 septembre 1979 (RS 741.21)
p.	Page(s)
Règlement CNUDCI	Règlement de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international
Règlement de Rome II	Règlement n° 864/2007 du Parlement européen et du Conseil du 11 juillet 2007 sur la loi applicable aux obligations non contractuelles
Règlement général	Accord entre les Bureaux Nationaux d'assurance des États Membres de l'Espace Économique Européen et d'autres États Associés du 30 mai 2002
RS	Recueil systématique suisse
Secrétaire général	Secrétaire général de la Cour permanente d'arbitrage de La Haye
SJ	Semaine judiciaire
ss	Suivant(e)s
UE	Union européenne
<i>Zurich</i>	Zurich Compagnie d'Assurances SA