

Les questions soulevées par les responsabilités pour dommages causés aux marchandises liés à l'autonomisation des camions*

L'autonomisation des véhicules causera des graves problèmes juridiques. On le voit à la discussion sur l'indemnisation de victimes lors d'accidents. Cependant, jusqu'ici on n'a pas encore éclairci la responsabilité du transporteur pour dommages ou la perte de marchandises lors d'un accident causé par un camion autonome. L'institut de recherche sur le droit routier (Zürich/Suisse), l'université de Mulhouse (France) et le CERDACC (Centre Européen de recherche sur le Risque, le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes, Mulhouse/France) se sont focalisés sur ce problème qui sera également abordé lors d'un colloque le 20 février 2020 à Mulhouse.



Eric Desfougères**



Thorsten Vogl***

Sommaire

- | | |
|---|----|
| I. La question centrale de la détermination des fondements et de l'étendue de la responsabilité du transporteur de marchandises | 14 |
| 1. Dans les hypothèses de défaut du logiciel du fait du transporteur | 15 |
| 2. Dans les hypothèses de défaut imprévisible du logiciel installé dans le camion | 16 |
| 3. Dans les hypothèses de dysfonctionnement d'installations externes du camion | 17 |
| 4. Dans les hypothèses des cyberattaques | 18 |
| II. La question complémentaire de la détermination de la personne sur qui pèse finalement l'obligation d'indemniser la victime | 19 |
| 1. La charge de la preuve | 19 |
| 2. La prise en charge par les assurances | 19 |
| 3. La possibilité d'actions récursoires ou d'appel en garantie | 20 |

On parle régulièrement de l'autonomisation des véhicules, y compris les camions, pour lesquels on peut déjà observer une tendance en ce sens, suscitant l'intérêt des médias spécialisés¹. Aujourd'hui, l'électronique prend en charge de plus en plus de fonctions à bord : systèmes

* C'est avec un immense plaisir que nous dédions notre modeste contribution trinationale au Professeur émérite HANS GIGER de l'Université de Zürich. Toujours partant, à l'aube de son 90ème anniversaire, avec une énergie de jeune homme, pour de nouveaux projets et contributions brillantes visant à enrichir la science. Ad multos annos!

** ERIC DESFOUGÈRES, Maître de Conférences HDR en droit à l'Université de Haute Alsace, membre du Centre Européen de Recherche sur le Droit des Accidents et Catastrophes Collectifs (CERDACC) (EA 3992). Chef du département Gestion Logistique et Transport à l'IUT de Mulhouse.

*** THORSTEN VOGL, Ass. iur., directeur de division transport routier de marchandises de l'Institut de recherche sur le droit routier, Zürich, membre du comité des directeurs de la SGO – Organisation Suisse Permanente d'Arbitrage, Zürich, Associate de la GSL Consulting S.A.R.L., Biberist, professeur pour droit général et droit de transport à l'école polytechnique ABB, Baden,

d'assistance, *platooning*² (transport de marchandises en « peloton » convoi de camion reliés par Wi-Fi) et sans doute un jour plus ou moins proche, on verra des ensembles routiers complètement autonomes sur nos routes.

Si dans la littérature juridique, relayée par la presse généraliste³, s'est ouverte une large discussion sur l'indemnisation des victimes lors des accidents causés par des voitures autonomes⁴, peu d'auteurs l'envisagent

membre d'honneur de l'Association pour l'unification du droit en Afrique (UNIDA), Paris.

¹ V. SAMORYA WILSON, Camion autonome, le conducteur va-t-il rester sur la route ? Dossier in : L'Officiel des Transporteurs n° 2893 du 15 sept. 2017, 24 ou l'interview de VINCENT GAIDE, Camions et infrastructures seront fonctionnels d'ici 10 ans in : L'Officiel des Transporteurs Magazine, mars 2018, 26 ; SVEN BENNÜHR, Autonome LKW halbieren Logistikkosten in Deutsche Verkehrs-Zeitung, 13 sept. 2018, Internet : <https://www.dvz.de/rubriken/logistik/detail/news/autonome-lkw-halbieren-logistikkosten.html> (consulté le 12 sept. 2019)

² La mission confiée, par lettre du 17 mars 2016, par le ministre de l'intérieur et le secrétaire d'État français chargé des transports, à l'inspection générale de l'administration (IGA) et au conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), a dans son rapport « L'automatisation des véhicules » publié en février 2017 préconisé d'expérimenter cette technique, en réduisant les distances de sécurité légale entre les véhicules lourds. Concrètement, le projet de loi sur les mobilités présenté en conseil des ministres le 26 novembre 2018 a prévu d'habiliter le Gouvernement à construire un cadre d'ici 2020 à 2022. Dans le même sens, le point 39 de la résolution du Parlement européen sur les véhicules autonomes dans les transports européens (2018/2089 [INI]) adopté le 15 janvier 2019 invite la Commission européenne à proposer un cadre réglementaire qui devrait la permettre en promouvant la connectivité V2X (« *vehicule-to-everything* »).

³ ERIC BERGEROLLE, Qui est responsable en cas d'accident ? Dossier la vérité sur la voiture autonome in : Challenges du 8 oct. 2018, 62 ss. – GREGORY ROZIERES, Qui est responsable d'un accident de voiture autonome ? La question fait froid dans le dos : in Le HuffingtonPost du 5 mars 2016, Internet : www.huffingtonpost.fr (consulté le 30 août 2019) ; NIKOLAUS DOLL, Selbst der unschuldige Fahrer soll für das autonome Auto haften in : Welt, 21 sept. 2018, Internet : <https://www.welt.de/wirtschaft/article184207482/Autonomes-Fahren-Der-Fahrer-soll-immer-haften-selbst-wenn-er-unschuldig-ist.html> (consulté le 12 sept; 2019)

⁴ V. sans être exhaustif, ERIC DESFOUGÈRES, L'appréhension des véhicules intelligents par la loi de 1985, intervention lors du Séminaire Aléaristiques Assurances et véhicule du futur, Club de la presse, Strasbourg, 24 juin 2015 reprise

sous l'angle du droit des transports, proprement dit avec l'interrogation, pourtant fondamentale, de savoir qui est le responsable pour les avaries aux biens transportés lors d'un accident inhérent au système électronique qui conduit le camion.

Le système de responsabilité actuel est quasi-exclusivement basé sur des fautes humaines. Avec l'automatisation un nouvel acteur, jusqu'ici inconnu⁵, prend place derrière le volant. Ce qui

conduit, inévitablement à se demander si cela n'exige pas, au minimum, une adaptation des règles actuelles encadrant la responsabilité du transporteur.

Dans ce contexte, il faut reconnaître que de plus en plus, les camions sont dirigés par un système de multiples composants – et beaucoup d'entre eux ne sont pas sous le contrôle du transporteur. Tout d'abord, on a le logiciel installé dans le camion. Celui-ci fonctionnera principalement sur la base d'un programme élaboré par des tiers, qui en conçoivent également les mises à jour. En outre, des installations externes seront nécessaires. Par exemple, pour la conduite autonome, on aura besoin de communication entre les véhicules et donc d'un réseau 5G. Or le fonctionnement d'internet échappe complètement à la portée du transporteur, il ne peut ainsi pas savoir si un pylône de téléphonie mobile est hors service. Sans doute la responsabilité se trouvera bien dès lors chez l'opérateur de réseau.

Pour tenter d'apporter des éléments de réponse, à notre interrogation initiale, il conviendra après s'être efforcé de démêler l'essentiel, à savoir recenser les textes qui pourraient servir de base pour ouvrir droit à une réparation (I), de tenter de se projeter sur celui qui *in fine* devra assumer cette obligation (II).

I. La question centrale de la détermination des fondements et de l'étendue de la responsabilité du transporteur de marchandises

Il est évident qu'il faut, pour analyser la responsabilité des entreprises de transport, préalablement, lister les différentes causes possibles d'un accident, dû à la technique permettant de faire rouler automatiquement le camion, qui endommage ou détruit les marchandises :

1° Le logiciel a été mal entretenu par le transporteur qui ne l'a pas actualisé ou même activé ;

grammation et les robots autodidactes n'apprennent à réagir que sur la base des schémas programmés. Un robot n'est donc pas capable de commettre une faute – la seule chose qu'il peut, c'est ne pas agir dans le sens que l'on attend. Mais, même dans ce cas, son fonctionnement se déroule bien selon des paramètres programmés. Avant de créer une responsabilité d'une machine, on doit plutôt adapter le droit de la responsabilité civile à leur fonctionnement. P. ex., en créant pour eux une responsabilité stricte sans faute. Reste, néanmoins à déterminer le défendeur lors d'une procédure juridique. Si on considère que les fautes du robot dérivent seulement de sa programmation et que de ce fait l'être humain derrière le robot est celui qui est responsable, on voit bien à quel point, il est essentiel maintenir la responsabilité de celui qui utilise le robot ! Même le robot le plus autonome reste une machine que quelqu'un d'autre utilise. Il n'agit pas de son propre gré – il est mis en service et il fonctionne, soit bien, soit mal. Il semble donc souhaitable de retenir, tout d'abord la responsabilité de ceux qui le font fonctionner : conducteur, producteur, programmeur – car c'est à cause de leur vœu que la machine obéit à leurs ordres. Sans compter que déontologiquement, reconnaître une personnalité juridique aux robots, aboutirait corrélativement à amoindrir celle des êtres humains.

in : RISEO 2018-1, 85 ss, Internet : <http://www.riseo.cerdacc.uha.fr> (consulté le 18 juil. 2019). MARJOLAINE MONOT-FOULETIER et MARC CLÉMENT, Véhicules autonomes : vers une autonomie du régime de responsabilité applicable ? in : D. 2018, 129 ss. – IOLANDE VINGIANO, Quel avenir juridique pour le conducteur d'une voiture intelligente ?, in : LPA 1^{er} décembre 2014, 6 ss. et surtout Véhicules autonomes : qui est responsable ? Impacts de la délégation de conduite sur les régimes de responsabilité, LexisNexis, Paris 2019, 164 p. – LAURENT TERESI, MARIE RAKOTOVAHINY et SEBASTIEN JAMBORT, Incidences des systèmes de conduite automatisés sur les responsabilités civiles et pénales in : JCP G 28 janvier 2019, 82 ss. ; PETRA BUCK-HEEB/ANDREAS DIECKMANN, Die Fahrerhaftung nach § 18 I StVG bei (teil-)automatisiertem Fahren, in : NZV 2019, 113 ss. ; STEFAN HUONDER/OLIVIER RAEMY, Autonomes Fahren. Rechtlicher Anpassungsbedarf : Ein Erfahrungsbericht, in : Strassenverkehr/Circulation routière 2016, 46 ss. ; SABINE GLESS/RUTH JANAL, Hochautomatisiertes und autonomes Autofahren – Risiko und rechtliche Verantwortung, in : JR 2016, 561 ss. ; VOLKER M. JÄNICH/PAUL T. SCHRADER/VIVIAN RECK, Rechtsprobleme des autonomen Fahrens, NZV 2015, 313 ss.

⁵ Vu la capacité d'apprentissage et de prise de décisions croissante des robots, possibilités jusqu'ici purement humaines, on discute de créer une nouvelle catégorie juridique permettant aux robots d'être responsables pour les dommages qu'ils causent. V. la proposition de résolution du Parlement européen du 16 fév. 2017 contenant des recommandations à la Commission concernant des règles de droit civil sur la robotique (2015/2103(INL)) -ODILE SIARY, Quelle personnalité juridique pour les robots ? in : *Village de la Justice* 26 janv. 2017, Internet : www.village-justice.com (date consultation 30 août 2019). En France, cette idée a reçu un certain écho au sein de la doctrine V. surtout ALAIN BENSOUSSAN et JEREMY BENSOUSSAN, *Droit des robots* : Larcier, juin 2015, 149 p. et déjà ALAIN BENSOUSSAN, Plaidoyer pour un droit des robots : de la personnalité morale à la personne robot, *La lettre des juristes d'affaires*, 23 oct. 2013, n° 113 – ALAIN BENSOUSSAN, Droit des robots : science-fiction ou anticipation, D. 2015, 1640 – OLIVIER VIX, Rencontre du troisième type : le robot intelligent ou de l'opportunité de conférer une personnalité juridique à un robot cognitif, *Defrénois*, 21 juin 2018, 37 ss. – GEORGIE COURTOIS, Robots intelligents et responsabilités : quels régimes, quelles perspectives ?, *Dalloz IP/IT*, juin 2016, 287 ss. Mais cette initiative rencontre heureusement également une forte résistance, V. Internet : <http://www.robotics-openletter.eu/> (consulté le 30 août 2019) V. aussi NATHALIE DEVEJANS, Accorder des droits à une machine, c'est une pente dangereuse, interview du 10 octobre 2018, suite à une lettre ouverte collective à la Commission européenne 10 octobre 2018, Internet : <https://usbeketrica.com/article/accorder-des-droits-a-une-machine-c-est-une-pente-dangereuse> – (consulté le 17 septembre 2019) – GREGOIRE LOISEAU « La personnalité juridique des robots : une monstruosité juridique » Libre propos in : JCP G 2018 597 et déjà GREGOIRE LOISEAU et MATTHIEU BOURGEOIS, Du robot en droit à un droit des robots, JCP G 2014, doct. 1231 ; MELINDA F. LOHMANN, Ein europäisches Roboterrecht – überfällig oder überflüssig ? in : ZRP 2017, 168 ss. Si on veut tenter de synthétiser ses critiques, cela supposerait d'abord de doter les robots d'un patrimoine, or la machine n'a jamais la chance de gagner son propre argent et sera donc toujours sans moyens pour indemniser ses victimes. Bien sûr, on y peut remédier avec une assurance obligatoire, mais est-ce qu'un robot provenant d'un État qui ne reconnaît pas une telle assurance ou un robot qui a perdu la protection parce que son propriétaire a violé la loi et n'a pas payé les primes de l'assurance, perd sa responsabilité ? On peut, certes, objecter que chez les humains, on n'a pas non plus toujours la garantie des paiements (pas mal de débiteurs sont insolvables !), mais un être humain a toujours l'opportunité de trouver un travail, d'hériter, tandis qu'un robot sans assurance n'obtiendra jamais les fonds nécessaires pour rembourser ses dettes. De plus, notre droit de la responsabilité civile est principalement basé sur le principe de responsabilité pour faute : c'est-à-dire qu'on doit agir intentionnellement ou par négligence. Est-ce qu'un tel raisonnement est possible chez un robot ? Il n'agit que sur la base de sa pro-

- 2° Le logiciel, parfaitement utilisé par le transporteur, connaît une erreur de programmation lors du trajet ;
- 3° L'environnement technique (par exemple le réseau internet) ne fonctionne pour une raison extérieure au camion ;
- 4° A cause d'une attaque pirate, le camion subit un accident ou est détourné et les marchandises seront volées.

1. Dans les hypothèses de défaut du logiciel du fait du transporteur

Plusieurs problèmes peuvent provenir du transporteur : par exemple s'il a mal entretenu le logiciel en omettant des mises à jour, ou l'a manipulé afin de pouvoir, par exemple, négliger une limite de vitesse. Il est alors bien évident que le transporteur, qui cause des risques, en est responsable⁶.

La seule interrogation qui subsiste est alors de savoir si de tels cas justifient une limite de la responsabilité prévue par la Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route (CMR)⁷, signée à Genève le 19 mai 1956 et reprise dans les droits internes de beaucoup d'États⁸. De plus, les conditions générales des transporteurs prévoient, fréquemment, de telles limitations⁹.

Dans ce contexte, on doit reconnaître que les règles fixant une limitation font partie d'un système bien pensé : le risque pour le transporteur doit être calculable et raisonnable ; son client pouvant, toujours, par la voie d'une stipulation, augmenter les limites contre un paiement supplémentaire. C'est en particulier le mécanisme de la déclaration de valeur. Cela permet aux transporteurs de calculer leurs prix et de s'assurer contre les risques habituels sur la base de tarifs supportables. Si on assouplit les limites de la responsabilité du transporteur en prévoyant une mise en cause stricte et illimitée en cas de problèmes liés aux nouvelles technologies, on met en danger tout l'équilibre de ce système.

Concernant les fautes du logiciel du fait du transporteur, sa responsabilité devrait donc demeurer limitée. Reste toutefois à s'assurer que les conditions sont bien remplies pour ce faire.

En effet, selon l'article 29 de la CMR : « Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol. ». De même, les droits internes de beaucoup d'États connaissent des limites similaires¹⁰.

Il est évident que l'automatisation provoquera beaucoup de discussions en ce qui concerne ces exceptions à la limitation de responsabilité. On sera sans doute d'accord que la manipulation du logiciel en mauvaise foi avec le vœu de contourner les lois entraîne la responsabilité illimitée¹¹. Mais comment juger par exemple un transporteur qui ne met pas à jour un logiciel fonctionnant très bien, peut-être à cause de réflexions logiques comme des collègues rapportant des problèmes après cette opération. Est-ce qu'on peut justifier une condamnation à réparer intégralement les dommages totaux si dans un tel cas, le non-respect du devoir d'actualiser les programmes causait un accident ? Peut-être que oui, si un transporteur moyen avait pu connaître ce risque et l'avait de plein droit estimé inférieur à celui lié à l'actualisation.

Cela nous amène à un autre point : si le transporteur connaît l'existence de défaut dans l'utilisation du logiciel, mais décide d'utiliser quand-même le camion. Peut-on alors considérer qu'il s'agit d'une faute lourde ? On doit penser à la situation où la loi impose l'utilisation d'un certain système que le transporteur estime lui être dangereux. Le transporteur n'a que le choix de l'utiliser ou de cesser son travail. En tout cas, on ne peut pas dès lors parler d'une faute lourde, si le transporteur l'utilise malgré sa réticence. Mais, comment juger l'utilisation d'un système ayant un certificat signé par une autorité de certification, si le transporteur doute de l'aptitude pratique ? Dans des tels cas, on arrivera très probablement (sauf l'existence de preuves qui montrent clairement une faute) à une limitation de la responsabilité. Si, en revanche, le dysfonctionnement n'est que très peu pro-

⁶ Pour une certaine analogie possible avec un accident en lien avec des technologies actuelles : CA Orléans 11 oct. 2007 (n° 06-03163, obs. CHRISTOPHE PAULIN in Rev. Droit des transports, juillet 2008, comm. 143) où la faute lourde a été retenue suite à un chargement renversé du fait d'un vif coup de volant d'un chauffeur ayant cessé de regarder la route pour mettre en marche, en tâtonnant, l'autoradio.

⁷ Art. 23-3 CMR à savoir 8, 33 DTS par kilo brut

⁸ V. notamment le § 431 du code de commerce allemand ou art. 22 du contrat-type applicable aux transports publics routiers de marchandises de l'annexe II de la partie 3 réglementaire du code des transports français issu d'un décret du 31 mars 2017.

⁹ V. en Suisse les conditions de l'Association suisse des transports routiers (ASTAG) et celles *Spedlogswiss* qui sont importants surtout dans le contexte où le droit suisse ne connaît pas une limitation des dommages-intérêts, mais couvre la valeur totale des biens transportés, sauf les dommages indirects.

¹⁰ P. ex., en droit allemand, § 435 du code de commerce selon lequel les limites de responsabilité ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement ou art. L. 133-8 Code de commerce français évoquant le dol (faute intentionnelle) et la faute inexcusable du transporteur avec comme illustration Cass. Com. 22 mars 2016, n° 13-28107, note ROMAIN CARAYOL, Transport CMR – ne pas confondre dol et force majeure in : Gaz. Pal. 6 sept. 2016, 34 ss. à propos du détournement d'un ensemble routier transportant des cigarettes suite à un simulacre d'agression, en Allemagne organisé par le chauffeur en complicité avec son frère.

¹¹ On peut alors, peut-être, se référer, par exemple, à ce qui a déjà été jugé pour des essais intenses de freinage ayant causé la chute des bobines chargées sur le camion (CA Rouen 10 janv. 2008, n° 2008-360314, note CHRISTOPHE PAULIN, in Rev. Droit des transports juil. 2008, comm. 7 et 8).

nable, comme lorsque la presse a déjà fait état de légers troubles, mais que dans plus de 90 % le système fonctionne bien – est-ce que le transporteur est tenu de réagir ? On peut comparer ce cas avec celui d'un transporteur qui emploie un chauffeur de plus de 60 ans, qui plus est fumeur. Il est évident que ce dernier a plus de probabilité de faire une crise cardiaque lors du trajet qu'un jeune chauffeur sportif et non-fumeur. Pourtant, personne ne songera sérieusement à mettre en cause le transporteur pour faute lourde lors d'un accident dans ces circonstances. La question se résume donc finalement à savoir ce que l'on doit exiger comme degré de probabilité pour une mauvais fonctionnement du logiciel pour prouver une faute lourde.

2. Dans les hypothèses de défaut imprévisible du logiciel installé dans le camion

Cela correspond à la situation dans laquelle le système semble fonctionner parfaitement, mais un vice (caché) cause un accident, le transporteur continue-t-il alors d'en être responsable ?

Une bonne solution semble proposée par la CMR en son article 17-3 : « Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci. »

Il semble peu douteux que les atouts techniques qui font rouler le véhicule, en soit une partie. Il est reconnu que la mention « défauts du véhicule » recouvre une interprétation très large et comprend tous les cas où le véhicule ne dispose pas des atouts stipulés ou nécessaires pour assurer le transport des marchandises conformément au contrat.¹² Si donc le logiciel intégré au camion ne permet pas le transport des biens en toute sécurité – peut-on définir ce cas comme une défaut du camion ?

De surcroît, plus généralement, l'article 17-2 de cette même CMR décharge le transporteur de sa responsabilité, si le dommage résulte de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier. Néanmoins, il est reconnu, que cette disposition ne limite pas la responsabilité du transporteur en raison de défaut du véhicule lui-même¹³. A la différence du droit allemand, dans lequel le § 426 HGB ne connaît pas non plus une responsabilité atténuée du fait du camion, mais permet l'exclusion de la responsabilité lors

de faits inévitables.¹⁴ Il en va de même en droit suisse.¹⁵ Tandis que l'article L 133-1 du Code de commerce français n'envisage lui comme cause d'exonération que le cas de force majeure (événement imprévisible, irrésistible et insurmontable) ou le vice propre de la marchandise.

Cependant, la doctrine reconnaît que des influences externes imprévisibles¹⁶ peuvent libérer le transporteur de sa responsabilité¹⁷. On peut donc légitimement se demander si une mauvaise programmation ou une mauvaise mise à jour par un programmeur externe du logiciel, un dysfonctionnement lié à une panne d'internet ou une cyberattaque par un pirate ne pourraient pas également être considérés comme de tels facteurs externes.

On le voit bien : déjà les règles de la CMR, et plus encore les droits internes, peuvent raisonnablement faire douter. Mais, est-ce qu'une réglementation qui ne connaît pas de responsabilité stricte du transporteur pour défaut inconnu du logiciel correspond à la situation qu'on trouve lors de la conduite autonome ? De fait, les raisons des défauts du logiciel se trouvent, très souvent, hors de la responsabilité du transporteur. Si celui-ci utilise une version ayant reçu une autorisation administrative, doit-il, malgré tout douter du fonctionnement d'un produit disposant un cachet officiel d'approbation, surtout s'il n'a aucun indice pour présager un problème ? Si la faute résulte de la programmation, faut-il en déduire, pour autant, que l'on ne peut plus faire confiance à la compétence d'un programmeur et se retourner vers lui ?

Le véhicule du futur disposera de composants dont le fonctionnement ne sera plus assuré par le transporteur, mais par des tierces personnes généralement en dehors de son entreprise. Si on suit la doctrine, il est douteux que l'article 17-3 de la CMR, dans sa rédaction actuelle, permette toujours d'engager la responsabilité du transporteur. Encore plus les droits nationaux, qui lui permettent tous de s'exonérer si des circonstances hors de sa portée causent des dommages. Plus la technique prend le volant, et moins le transporteur aura un impact dans la survenance des dommages que cause un mauvais fonctionnement de cette technique si une tierce personne doit garantir la bonne marche, et le transporteur ne peut qu'avoir confiance en elle.

¹⁴ VALDER/SALZMANN, *Schadenbearbeitung leichtgemacht*, 2003, 48.

¹⁵ ATF 93 II 349 ; ATF 102 II 256.

¹⁶ Tel n'est, en revanche, pas le cas d'une brusque tornade ayant renversé un camion, du fait de l'absence d'établissement du caractère exceptionnel du vent ou de la preuve de l'impossibilité de s'arrêter dans l'attente d'une accalmie (CA Lyon 6 mars 2008, n° 07/03169, obs. CHRISTOPHE PAULIN in Rev. Droit des transports oct. 2008, comm. 196) ou d'une chaussée détrempée qui aurait dû amener le chauffeur à adopter un mode de conduite compatible avec les intempéries pour éviter la faute lourde (CA Lyon 8 fév. 2007, n° 05-03142, obs. CHRISTOPHE PAULIN in Rev. Droit des transports déc. 2007 comm. 238).

¹⁷ THUME/THUME, *CMR, commentaire*, Art 17 CMR n. 120, MüKo-HGB/Jesser-Huß, Art. 17 CMR n. 50, FERRARI IntVertrR /OTTE, 3^e éd., 2018, CMR, Art. 17 CMR n. 91 à propos d'une crevaillon à cause de crampons éparpillés sur la route ou de trous profonds et inopinés ayant causé un bris d'axe.

¹² MüKoHGB/JESSER-HUSS, *CMR Art. 17 n. 50* avec d'autres références.

¹³ OGH Wien TransportR 1996, p. 422 ; THUME/THUME, *CMR, commentaire*, Art. 17 Rn. 114 ou au sujet de l'éclatement d'un pneu (CA Paris 10 mars 2000, n° 1997-26054).

Pour autant, il semble peu adapté au droit des transports que même dans de tels cas le transporteur ne puisse pas être tenu pour responsable des accidents. Le client (expéditeur ou destinataire) paie pour un déplacement sûr et a une attente légitime que ses biens seront protégés par le transporteur. Pour cette raison, la CMR et les droits nationaux ont élaboré une responsabilité aggravée du transporteur par rapport à la responsabilité par faute qu'on connaît normalement, en faisant peser sur lui une obligation de sécurité¹⁸. Ils montrent ainsi que l'exemption de responsabilité doit être limitée à de rares exceptions et des cas où celle-ci semble d'être disproportionnée.

Si on permet, à l'avenir, au transporteur de s'exonérer pour des vices du logiciel qu'il ne peut pas influencer, on videra le droit de la responsabilité du transporteur de presque toute sa substance, sauf à admettre, comme nous le verrons, la possibilité d'action récursoire contre le concepteur de logiciels. On pourrait évidemment nous objecter que si la technique fonctionne, il n'a plus guère de raisons de survenance d'accidents. Toutefois, sans compter la phase transitoire, plus ou moins longue de cohabitation des véhicules autonomes avec ceux que nous connaissons à l'heure actuelle, les accidents qui inévitablement subsisteront, seront bien, dans leur majorité, causés par une déficience au niveau de la technologie. Pour cette raison, le client sera confronté avec le problème que très probablement un endommagement de ses biens n'impliquera plus forcément une responsabilité du transporteur. Ce qui paraît tout à fait contraire à toutes les attentes légitimes de quelqu'un qui conclut un contrat de transport et qui paie plus ou moins cher pour cette prestation.

De plus, il semble inopportun que le transporteur ne soit pas responsable pour les atouts techniques dont il se sert pour faire rouler ses camions. De même qu'il ne fait aucun doute qu'il demeure responsable du fait de ses conducteurs¹⁹. Ceci ne saurait être différent du fait que ce dernier est un robot. Autrement le transporteur ne sera plus aucunement responsable pour la conduite sûre du véhicule !

3. Dans les hypothèses de dysfonctionnement d'installations externes du camion

Encore moins claires, sont les conséquences des vices d'installations dont le camion se sert, mais qui ne sont pas à bord²⁰. Comme démontré, les véhicules autonomes

auront besoin d'un réseau 5G pour pouvoir communiquer.²¹ Si ce dernier ne fonctionne pas, peut-être à cause d'un pylône relais défectueux, la communication manquante peut causer un accident. Le transporteur n'est sans doute pas responsable pour le fonctionnement d'internet et des installations hors de son camion et de son entreprise. Mais, est-ce conciliable avec l'engagement pris envers son client de pas indemniser ce dernier pour un accident de ce genre ?

Il faut voir que le camion désormais ne sera plus conduit par un être humain, mais par des systèmes qui ont des composants dans le véhicule qui à leur tour coopèrent avec des installations techniques, en dehors du véhicule, fournies par des tiers. Cependant, seul l'ensemble de ces installations techniques assure la conduite. On objectera, bien sûr, que déjà actuellement le camion utilise des installations mises à disposition par des tiers, à commencer surtout par les infrastructures elles-mêmes et que le transporteur n'est pas strictement responsable pour tout accident causé du fait de l'état de la route (par exemple, une pluie givrante imprévue). Ce serait méconnaître que jusqu'ici les installations extérieures ne servent en rien à faire rouler le véhicule, tandis que les nouvelles technologies prennent les pouvoirs du conducteur et guident activement le camion. La technique interne du camion ne suffit pas pour le faire bouger sur les routes, mais nécessite la technique externe, les deux sont, dès lors, à considérer comme un système. C'est même parce que le transporteur s'en sert, qu'il doit en être responsable. Autrement sa responsabilité deviendrait trop lacunaire, étant donné que lors de la conduite autonome, les faiblesses technologiques seront sans doute la raison principale pour les accidents. L'application du principe de faute aboutirait ainsi dans une large part à une absence de responsabilité du transporteur pour un endommagement des biens transportés lors d'un accident causé par la technologie externe. Ce résultat ne pourra pas être conforme avec les buts du droit des transports ou un client confie les biens à un transporteur et peut donc attendre que principalement les accidents causés par le moyen de transport mènent à l'indemnisation, surtout vu que le moyen de transport est celui du transporteur. Cette image correspond à la réglementation du droit des transports qui, en général, connaît une responsabilité plus stricte du transporteur comparée avec les règles du droit commun, avec seulement quelques exceptions. Il ne semble donc

¹⁸ V. pour le cas français ERIC DESFOUGÈRES, La responsabilité contractuelle des transporteurs routiers (Intervention lors du séminaire « Risques et le transport routier de marchandises » organisé à l'I.U.T. de Mulhouse, le 15 mars 2007) in JAC n° 73, avril 2007.

¹⁹ V. p. ex. § 428 HGB allemand et art. 3 CMR.

²⁰ On peut alors, peut-être, déjà s'inspirer de la solution rendue dans l'arrêt CA Paris 9 avril 2009 (n° 07/02574, obs. CHRISTOPHE PAULIN, in Revue de Droit des Transports sept. 2009, comm. 166) où la faute lourde du transporteur avait

été retenue au sujet du vol d'une cargaison sur un parking fermé, bien que le système de bornes à infrarouge de ce dernier n'ait pas fonctionné.

²¹ La disponibilité d'un réseau mobile au moins du standard 5G est une condition *sine qua non* pour le fonctionnement d'un trafic autonome, V. Internet : <http://www.lefigaro.fr/secteur/high-tech/2018/08/13/32001-20180813ARTFIG00064-vehicule-autonome-la-5g-prend-le-volant.php> (consulté le 13 avril 2019). Des zones hors réseau, soit à cause d'installations insuffisantes qu'on trouve souvent en Allemagne ou en France, soit peut-être à cause d'un pylône relais défectueux, constituent donc bien un risque non négligeable.

pas conforme à cet état d'esprit de créer une très large décharge de la responsabilité du transporteur au détriment du client qui doit craindre de ne plus recevoir d'indemnisation. Ceci doit encore être resitué dans un contexte où le transporteur profitera, dans la plupart des cas, d'une limitation de sa responsabilité que le client peut, par stipulation, augmenter, bien sûr contre un supplément de prix, soit à cause de la loi, soit du fait des conditions générales et qu'il aura souvent – comme ne le verrons ultérieurement – la possibilité de se retourner contre le responsable pour la faute du logiciel. Une responsabilité stricte et inévitable pour tout dysfonctionnement du logiciel semble donc appropriée.

Pour cette raison toute clause de non-responsabilité pour des dommages causés par le logiciel contenue dans des conditions générales devrait être considérée comme nulle.

4. Dans les hypothèses des cyberattaques

Les véhicules autonomes ont déjà été clairement identifiés comme cible de choix pour les cyberattaques.²² Il peut, certes, s'agir de terroristes qui guident le camion vers une cible d'attentat, mais plus fréquent, sera sûrement le cas de « vol par télécommande » consistant à détourner le camion pour le voler et/ou les biens transportés. On peut dès lors légitimement se demander si le transporteur resterait responsable pour de telles attaques d'un nouveau genre, à l'image de ce qui est généralement le cas, de nos jours, pour des agressions plus traditionnelles²³.

²² Internet : <http://www.lefigaro.fr/automobile/2018/10/19/30002-20181019ARTFIG00230-voitures-autonomes-une-cible-de-choix-pour-les-cyberattaques.php> (consulté le 7 avril 2019).

²³ Sur ce point, outre les multiples hypothèses d'attaques de camions sur des aires d'autoroutes non surveillées dont on regorge la jurisprudence française (V. pour une des dernières illustrations Cass. Com. 13 sept. 2017, n° 16-10.596, note in RJDA nov. 2017, 819 ou à contre-courant de la reconnaissance d'une faute lourde Cass. Com. 1^{er} avril 2014, n°12-14.418, note BERNARD BOULOC in : RTDcom avril 2014, 393), on peut noter certaines espèces assez singulières dans lesquelles non seulement l'exonération pour force majeure n'a pas été retenue, mais où on a considéré qu'était caractérisée une faute lourde telles que l'agression par un passager que le chauffeur avait accepté de prendre à bord (CA Paris 14 déc. 2006, n°03-06745 note CHRISTOPHE PAULIN, in : Rev. des transports sept. 2007 comm. 155, assez réservé sur la qualification de faute lourde), et dans le même sens OLG Hamm, arrêtu du 22 nov. 2004, 18 U 123/02 : responsabilité illimité du chauffeur qui avait pris une jeune femme, avant de la laisser seule dans le camion lorsqu'il était allé aux toilettes, ce qui lui avait permis d'ajouter de la drogue du violeur à sa boisson ; le vol du camion au moyen d'un double des clés de contact qu'un tiers hébergé chez le chauffeur avait réalisé lors d'un prêt du véhicule (Cass. Com. 1^{er} fév. 2011, n°09-71,091, obs. CHRISTOPHE PAULIN, in : Rev. Droit des transports, mai 2011, comm. 81) ou l'agression du chauffeur avec vaporisation d'une substance dans la cabine (CA Paris 24 mai 2007, n°04-20777, obs. CHRISTOPHE PAULIN, in Rev. Droit des transports, mai 2008, comm. 30). *A contrario*, l'article 17-2 de la CMR trouve à s'appliquer suite à un vol par ruse de métaux précieux entre Genève et Paris après que le chauffeur ait été contraint de s'arrêter par un véhicule muni d'un gyrophare dont s'était extrait quatre personnes munis de blousons de police qui l'avaient ligoté (Cass. Com. 30 janv. 2019, n°17-16.604, note LAURENT SIGOIRT, Vols en matière de transport routier de marchandises et faute lourde dix ans après l'adoption de la faute inexcusable in AJ Contrats d'affaires – Concur-

Bien sûr, si le transporteur a commis une faute comme la non-actualisation du système anti-pirate, il devra verser une indemnisation illimitée. Mais, qu'en est-il s'il a pris toutes les mesures de sécurité possibles ? Est-ce que dans un tel cas l'article 17-2 de la CMR (ou des règles nationales équivalentes) lui permettront de se décharger de sa responsabilité, étant donné que le dommage résulte de circonstances qu'il ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier ? Ce constat ne semble pas être adapté à la situation. Tout d'abord, on doit observer qu'à cause de l'attaque pirate le logiciel ne fonctionnera plus correctement. On a donc un dysfonctionnement d'une partie du véhicule pour laquelle le transporteur doit être strictement responsable.²⁴ Et, si on permet la décharge du transporteur observant les directives de défense, on n'aura jamais une responsabilité pour des cyberattaques et par conséquent on l'exonérera d'une responsabilité qui selon la conception du contrat de transport est essentiellement la sienne. Comme démontré plus haut, la responsabilité du transporteur est la règle et la non-responsabilité l'exception. Les cyberattaques deviendront un danger réel et il ne paraît pas approprié d'imposer ce risque au client.

Une protection adéquate du transporteur consiste dans les limites de sa responsabilité soit à cause de la loi soit à cause des règles contractuelles, surtout dans les conditions générales. S'il a pris les mesures nécessaires pour protéger le camion contre des cyberattaques, il en sera donc responsable dans le cadre des limitations prévues par la loi ou le contrat. Des clauses selon lesquelles toute responsabilité pour des cyberattaques est exclue, seront à considérer comme nulles.

Tout ce qui vient d'être exposé ne signifie pas néanmoins que le transporteur, seul responsable vis-à-vis de son co-contractant en cas de marchandises avariée, même du fait des progrès technologiques, doit se retrouver privé de toute possibilité de recours pour récupérer les dommages et intérêts qu'il aura dû verser.

rence – Distribution avril 2019, 196 ss.) ou pour le vol à main armée avec enlèvement et séquestration du chauffeur d'un camion chargé de bouteilles de champagne (Cass. Com. 14 juin 2016, n°14-11664 et 14-22641, note ROMAIN CARAYOL, Transport CMR – force majeure exonératoire in Gaz. Pal., 6 sept. 2016, 36). V. aussi, pour un bon aperçu sur la jurisprudence internationale concernant la CMR, FERRARI IntVertrR/OTTE, 3^e éd. 2018, CMR Art. 17 n. 78/79 et sur la jurisprudence regardant le droit allemand MüKoHGB/HERBER, 3^e éd. 2014, HGB § 435 n. 17, 18, 19.

²⁴ Ainsi aussi, dans le cadre de la responsabilité civile du détenteur, RAINER FREISE, Rechtsfragen des automatisierten Fahrens, VersR 2019, 65 et ss., 69.

II. La question complémentaire de la détermination de la personne sur qui pèse finalement l'obligation d'indemniser la victime

On ne saurait, pour autant, parallèlement, occulter le problème de savoir qui doit démontrer les éléments matériels et surtout sur qui reposera, en définitive, la charge delà réparation.

1. La charge de la preuve

Il s'agit alors de s'interroger sur qui doit prouver le vice du logiciel ou de l'environnement informatique qui causera les dommages aux biens transportés. Cela vaut également pour les cyberattaques. Pour y répondre, on doit analyser les problèmes de la preuve lors de l'utilisation de techniques complexes utilisées lors de la conduite autonome.

Normalement, une faute dans le logiciel est très difficile à prouver : celui-ci est dans les mains du transporteur et le client n'a aucune possibilité de l'examiner. Encore moins, aura-t-il accès aux codes de programmation. Si on ne veut pas risquer que la responsabilité du transporteur pour ces fautes devienne une coquille vide qui n'existe que sur le papier, on doit alléger la preuve ou inverser son fardeau. Une solution pourrait consister dans la charge de la preuve secondaire telle qu'elle a été établie par la doctrine et la jurisprudence allemande.²⁵ Le droit de la procédure civile allemand ne connaît ni des requêtes portant sur l'évaluation de preuves, ni la recherche judiciaire des preuves, mais est basé sur le principe qu'aucune des parties n'est obligée de délivrer des informations à la contrepartie – sauf les rares exceptions des obligations d'information. Il faut tenir compte du fait qu'il y a des situations où les faits ne sont pas accessibles à la partie chargée de la preuve, mais le sont – exclusivement – à la partie adverse. De l'application stricte des règles de la preuve résulterait ainsi un déni de justice. Dans de tels cas, la partie chargée de la preuve ne doit donc que délivrer des éléments tangibles pour ses prétentions que l'adversaire doit pouvoir réfuter en substance. S'il arrive à ébranler les prétentions et que l'autre partie n'arrive pas à délivrer une preuve suffisante, elle perdra la procédure. Par cette voie, on évite d'inverser le fardeau de la preuve, ce qu'on considère comme étranger au système juridique allemand. Le droit français, en revanche, en est au contraire coutumier, en particulier, en droit des transports ou l'obligation de résultat, véritable présomption de responsabilité, conduit bien à ce que ce soit le transporteur qui démontre qu'il n'est pas responsable et non à la victime de prouver une faute de sa part.

Il semble donc au moins raisonnable de faire peser sur le transporteur une telle charge secondaire de la preuve. Le client devrait donc exposer des faits faisant apparaître comme très probable une faute du logiciel ou une manipulation du transporteur.

Beaucoup plus pratique semblerait être un renversement complet du fardeau de la preuve. A espérer que les législateurs agissent dans ce sens vu les grandes difficultés du client même de délivrer des éléments tangibles pour ses prétentions et vu que le droit des transports se base souvent sur le principe d'une responsabilité stricte du transporteur. Il ne serait donc pas judicieux d'écarter celle-ci par la petite porte de la charge de la preuve.

Des règles dans les conditions générales qui prévoiraient de faire supporter au client la preuve d'un dysfonctionnement du logiciel, seraient à considérer comme nulles, car cela mènerait en pratique à exonérer le transporteur de sa responsabilité, vu que le client n'aura guère, comme exposé ci-dessus, la chance d'y parvenir.

2. La prise en charge par les assurances

Comme nous l'avons indiqué préalablement, le transporteur doit, selon nous, conserver l'entière responsabilité pour les fautes du logiciel et les problèmes de l'environnement informatique. Il en va de même dans les cas où le dysfonctionnement est hors de sa portée puisqu'il ne peut pas échapper à cette responsabilité qui en plus résulte d'un risque à cause de la technique, dont il se sert pour transporter les biens. Toutefois, l'assurance du transporteur doit le couvrir contre tous les risques causés par le logiciel et l'environnement informatique, donc par exemple aussi la panne du réseau informatique qui entraîne des problèmes de communication entre les véhicules et par conséquent un accident. Il faut donc adapter les assurances du fret à la responsabilité du transporteur lors de la conduite autonome.

Dans ce contexte, les cyberattaques méritent, à nouveau, une attention particulière. En général, les risques à cause de terrorisme sont exclus de l'assurance des marchandises transportées. Mais il n'est plus possible de conserver cette exception en ce qui concerne les cyberattaques. Traditionnellement, le risque du terrorisme était limité à certaines régions. Le transporteur avait donc la possibilité d'éviter des transports dans ces zones ou de compléter sa protection par une assurance supplémentaire. Effectivement, il semble diligent d'exclure des risques chers qui ne concernent que très peu de transporteurs : par cette voie on peut limiter les coûts des assurances. Cependant, par le *world wide web* la menace devient globale. Même dans le plus paisible village, en Suisse, un camion connecté peut devenir la victime d'un pirate informatique. On n'a plus de « zones de sécurité » et aucun transporteur utilisant des camions autonomes connectés

²⁵ ZÖLLER, ZPO, avant § 284 n. 8c.

à internet peut être sûr que ses mesures de protection soient suffisantes : on a vu par le passé que même les pare-feux les plus efficaces ne protégeaient pas à 100 % contre les attaques pirates. Pour le secteur maritime, les risques ont déjà été identifiés²⁶ – dans le secteur du transport routier, on ne verra ces problèmes qu'à partir du moment où des camions autonomes deviendront une réalité sur nos routes. Les attaques pirates contre les systèmes informatiques guidant les camions, soit dans l'intention de voler les biens, soit d'utiliser le camion comme un moyen pour

commettre des attentats terroristes, deviendront une menace dans chaque coin de la terre et pour tout camion autonome. On ne peut donc pas accepter une exclusion de ces risques de la couverture de l'assurance de transport.

3. La possibilité d'actions récursoires ou d'appel en garantie

L'autonomisation des voitures vise à remplacer le conducteur par des logiciels complexes, incluant des installations dans et hors du véhicule connecté. Leur programmation ne sera très largement plus dans les mains du chauffeur, mais sera assurée par des tiers hors de son entreprise et souvent il n'aura aucune possibilité d'avoir une influence sur eux. Si ce fait devrait être amené à décharger son employeur de sa responsabilité, ce ne sera presque jamais le cas pour des accidents causés par le logiciel. Pour cette raison, on doit repenser tout le modèle de la responsabilité qui, dans sa forme traditionnelle, aura la conséquence d'exonérer le transporteur de presque toute responsabilité pour les accidents imputables au « conducteur électronique » puisqu'ils seront quasiment toujours un événement inévitable. Pour protéger son client, on ne peut donc que souhaiter une responsabilité stricte du transporteur pour tout le logiciel, y compris les installations hors du camion.

Les assurances doivent donc en tenir compte et adapter leur protection. Il faut voir si cela entraînera des primes plus élevées, ce qui dépendra du risque réel de la survenance de dommages.

On verra, également, sans doute un nombre accru de procédures d'indemnisation qui amèneront le transporteur ou plutôt son assureur à se retourner contre le tiers responsable pour le système informatique. Les techniques déjà largement usitées en droit des transports français de l'action récursoire et de l'appel en garantie²⁷, notamment dans l'hypothèse de transporteurs successifs, pourraient alors peut-être fournir un moyen de préserver la respon-

sabilité du transporteur routier de marchandises vis-à-vis de l'expéditeur ou du destinataire, tout en faisant en sorte que la charge finale de la réparation incombe bien à celui qui est véritablement à l'origine du dommage, à savoir le concepteur du logiciel. Par cette voie, le transporteur sera responsable pour les fautes des programmeurs, du vendeur et du fournisseur de la totalité des composants qui assurent le mouvement du camion, puis il se retournera ensuite vers ces acteurs, pour récupérer toute ou partie des sommes allouées à la victime²⁸. L'autonomisation des voitures comportera par conséquent un nombre croissant des recours contre les responsables pour le fonctionnement du logiciel.

En Allemagne et en Suisse, on pourra aussi envisager beaucoup de procédures des assureurs contre le tiers responsable, vu que selon les lois sur le contrat d'assurance de ces deux États, les prétentions que l'ayant droit peut avoir contre des tiers passent à l'assureur, jusqu'à concurrence de l'indemnité payée²⁹. En Suisse, l'art. 72 al. 1 LCA limite toutefois le transfert des droits d'indemnisation à ceux en raison d'actes illicites et la justice suisse a aggravé le recours après l'entrée en vigueur de l'art. 51 al. 2 CO qui dispose : « Le dommage est, dans la règle, supporté en première ligne par celle des personnes responsables dont l'acte illicite l'a déterminé et, en dernier lieu, par celle qui, sans qu'il y ait faute de sa part ni obligation contractuelle, en est tenue aux termes de la loi. » Selon la jurisprudence et la doctrine majoritaire en Suisse, le devoir de l'assureur de régler le dommage résulte d'un contrat. L'assureur est donc tenu à réparation à cause d'un contrat et se trouve pour cela au deuxième niveau de l'ordre de responsabilité. Ainsi, ne peut-il pas exercer de recours contre une tierce personne responsable par la loi et sans faute mais doit lui-même faire face à un éventuel recours de la partie ayant une responsabilité de plein droit et qui a indemnisé.³⁰ Dans un récent arrêt³¹ – largement salué par la doctrine³² –, le tribunal fédéral a changé sa jurisprudence et se rallie à la critique presque séculaire refusant les limites pour un recours de l'assureur contre le responsable du dommage. Le tribunal fédéral n'applique donc plus la hiérarchie entre les responsables

²⁸ On peut, toujours, par analogie, se référer à l'arrêt Cass. Civ. 1^{ère} 11 janv. 2017, n°2017-000219, note LAURENT BLOCH, La responsabilité du fait des produits défectueux et les dommages subis par des choses destinées à l'usage professionnel et utilisées pour cet usage, RCA mars 2017, Etudes 3 – RCA mars 2017 com. 78 – JEAN-SEBASTIEN BORGHETTI, Qui doit répondre du dommage causé par un produit défectueux à des biens à usage professionnel ? in D. 2017, 626 ss. au sujet des fondements de l'action d'un transporteur contre un vendeur d'essieux dont un des produits défectueux avait causé un incendie du véhicule et de ses marchandises. On peut aussi citer Cass. Com. 17 déc. 1996, n°94-12,347 ayant cassé l'arrêt d'appel (CA Toulouse 12 janv. 1994) ayant rejeté le recours du transporteur contre le loueur d'un camion dont la remorque avait là encore pris feu.

²⁹ V. art. 72 al. 1 LCA en Suisse et § 86 al. 1 VVG en Allemagne.

³⁰ ATF 120 II 191 consid. 4c; ATF 107 II 489 consid. 5a p. 495; ATF 80 II 247 consid. 5 p. 254 ff. (« Gini/Durlemann »).

³¹ TF, 4A_602/2017, 7.5.2018 ; ATF 144 III 209

³² V. p. ex. ANDREAS FURRER/RAPHAEL BRUNNER, Ein Stolperstein im schweizerischen Regressrecht fällt, in : TranspR 2018, 378 et ss.

²⁶ Internet : <https://www.ouest-france.fr/economie/economie-de-la-mer/cybersecurite-une-carte-du-monde-des-navires-vulnerables-5828421> (consulté le 13 avril 2019).

²⁷ V. Cass. Com. 2 nov. 2016, n° 15-10.2016 pour un cas de vol d'armes dans un cour fermée et clôturée.

résultant de l'art. 51 al. 2 CO, mais voit l'art. 72 al. 1 LCA comme une *lex specialis*. Un « acte illicite » est donc désormais tout acte qui cause une responsabilité.

Pourtant, la limitation à des « actes illicites » laisse subsister le problème d'un recours contre une personne responsable en vertu d'un contrat. Les formulations de l'arrêt permettent d'espérer l'abandon de la jurisprudence restrictive de l'arrêt *Gini/Durlemann*³³ qui, sur la base de l'art. 51 CO, ne permettait de former un recours contre une tierce personne contractuellement responsable que dans le cas de faute lourde de celle-ci. L'utilisation de voitures autonomes exige l'abandon également de ces restrictions. Sinon, la personne qui a causé le dommage (le programmeur, le fournisseur de service internet ...) ne pourra pas être tenue responsable, alors que les assureurs devraient craindre des gros remboursements sans la possibilité de recours. Sauf à être injuste, on doit voir que ce risque augmentera, sans doute, considérablement les primes et renchérirait ainsi le coût des services de transport, ce qui pourra avoir des effets négatifs pour l'économie de la Suisse.

On le voit l'autonomisation des camions ne manquera pas de susciter, longtemps encore, de larges discussions sur la responsabilité du transporteur !

Résumé

Die Autonomisierung der Fahrzeuge wird zu erheblichen Rechtsproblemen führen. Man sieht dies bereits an der Diskussion zur Entschädigung von Unfallopfern. Bisher nicht beleuchtet wurde die Frage der Frachtführerhaftung, wenn Unfälle zu Schäden oder Verlusten führen, die von autonom fahrenden LKWs verursacht wurden. Das Forschungsinstitut für Strassenverkehrsrecht (Zürich/Schweiz) in Zusammenarbeit mit der Universität Mulhouse (Frankreich) und dem CERDACC (Centre Européen de recherche sur le Risque, le Droit des Accidents Collectifs et des Catastrophes, Mulhouse/Frankreich) widmet dieser Problematik einen Schwerpunkt; das Thema wird auch bei einer Konferenz im Campus Fonderie, Mulhouse, am 20. Februar 2020 vertieft werden.

³³ Espoir également partagé par FURRER/BRUNNER, *op. cit.* (n. 32)