

Assurance *no-fault* dans le cadre des règles de la responsabilité civile

Bill W. Dufwa

Volume 39, Number 2-3, 1998

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/043507ar>
DOI: <https://doi.org/10.7202/043507ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Faculté de droit de l'Université Laval

ISSN

0007-974X (print)
1918-8218 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

Dufwa, B. W. (1998). Assurance *no-fault* dans le cadre des règles de la responsabilité civile. *Les Cahiers de droit*, 39(2-3), 655-676.
<https://doi.org/10.7202/043507ar>

Article abstract

The term « no-fault » that began to be used in the context of car insurance in the USA during the 1960s became increasingly common in the European discussions on road injuries during the 1970s. There was no clarity, however, as regards the question of what exactly was meant by « no-fault insurance ». One requirement that was assumed to have to be satisfied in order to talk about « genuine » no-fault insurance was that the personal liability for damages had been done away with. When the new Motor Traffic Damages Act was passed in 1975, the driver's personal liability for damages had not been abolished. All the same, the Act is constructed in such a way that one can speak of no-fault insurance. In a simplified what this means is that the obligatory traffic insurance carries strict liability for damages, whereas the driver's liability for negligence (*culpa*) against a third party has been preserved. Due to the fact that the driver's personal liability is never applied in practice, in reality, and without the legislator's aid, channelling towards traffic insurance has occurred.

In this system a driver who is injured by driving into a tree, for example, can receive full compensation. His own negligence does not deprive him of the right to compensation. In exceptional cases intentional or seriously negligent acts or drunken driving may make that compensation will be readjusted.

Rules from the sphere of the law of damages have been used not only for establishing prerequisites for liability, but are even applied when compensation is to be calculated or readjusted. The connection with the law of damages has certainly meant certain complications, but on the whole, the Swedish system of compensation in this field has worked well.

Assurance *no-fault* dans le cadre des règles de la responsabilité civile*

Bill W. DUFWA**

La notion de no-fault, qu'on a commencé à utiliser pour l'assurance automobile aux États-Unis dans les années soixante, est devenue courante dans les discussions portant sur les accidents de la circulation en Europe dans les années soixante-dix. Le sens de l'expression « assurance pour responsabilité sans faute » restait cependant à être clarifié. Une qualification qui paraissait admise voulait qu'une véritable assurance sans faute signifie l'abandon de la responsabilité civile individuelle. Lorsqu'une nouvelle loi sur les dommages résultant des accidents de la circulation a été adoptée en Suède en 1975, la responsabilité civile du conducteur n'a pas été abolie. Néanmoins, une lecture de la loi a permis d'y découvrir un régime de no-fault. En bref, la loi a pour objet de faire glisser l'assurance automobile obligatoire vers un régime de responsabilité stricte pour l'assureur, pendant que la responsabilité civile du conducteur envers les tiers est maintenue. Mais comme la responsabilité civile du conducteur n'est jamais recherchée, en pratique, le poids de l'indemnisation est dirigé du côté de l'assurance.

Avec ce système, un conducteur qui a, par exemple, percuté un arbre peut recevoir une réparation intégrale du préjudice qui en résulte. Sa propre faute ne le prive pas du droit à la réparation. À titre exceptionnel, une faute grave ou intentionnelle ou encore une conduite en état d'ébriété peut avoir pour effet de modifier le niveau d'indemnisation.

Les règles de la responsabilité civile ont également été appliquées en ce qui concerne l'évaluation des indemnités. Les liens avec le droit de la responsabilité civile entraînent des problèmes mais, dans l'ensemble, le système suédois d'indemnisation fonctionne bien dans ce domaine.

* Étant donné les délais d'édition très brefs découlant de la date de réception de ce texte, la vérification des références et la révision linguistique ont été faites de façon minimale.

** Professeur de droit des assurances, Faculté de droit, Université de Stockholm.

The term « no-fault » that began to be used in the context of car insurance in the USA during the 1960s became increasingly common in the European discussions on road injuries during the 1970s. There was no clarity, however, as regards the question of what exactly was meant by « no-fault insurance ». One requirement that was assumed to have to be satisfied in order to talk about « genuine » no-fault insurance was that the personal liability for damages had been done away with. When the new Motor Traffic Damages Act was passed in 1975, the driver's personal liability for damages had not been abolished. All the same, the Act is constructed in such a way that one can speak of no-fault insurance. In a simplified what this means is that the obligatory traffic insurance carries strict liability for damages, whereas the driver's liability for negligence (culpa) against a third party has been preserved. Due to the fact that the driver's personal liability is never applied in practice, in reality, and without the legislator's aid, channelling towards traffic insurance has occurred.

In this system a driver who is injured by driving into a tree, for example, can receive full compensation. His own negligence does not deprive him of the right to compensation. In exceptional cases intentional or seriously negligent acts or drunken driving may make that compensation will be readjusted.

Rules from the sphere of the law of damages have been used not only for establishing prerequisites for liability, but are even applied when compensation is to be calculated or readjusted. The connection with the law of damages has certainly meant certain complications, but on the whole, the Swedish system of compensation in this field has worked well.

	Pages
1. Le développement	657
1.1 Définition de l'assurance <i>no-fault</i>	657
1.2 Évolution en théorie et en doctrine	658
1.3 L'enquête d'Ivar Strahl (1950).....	659
1.4 La loi sur la responsabilité civile (1972)	660
1.5 L'assurance de sécurité des personnes (1972).....	661
2. La loi sur l'indemnisation des accidents de la circulation (1974)	662
2.1 Introduction.....	662
2.2 Un mélange	663
2.3 Dommages corporels.....	664
2.3.1 La relation avec les règles de la responsabilité civile	664

2.3.2	Canalisation ?	665
2.3.3	Quel assureur doit payer ?	666
2.4	Dommmages matériels	667
2.4.1	Dommmages issus d'une collision.....	667
2.4.2	Autres dommmages	667
2.4.3	Indemnité payée volontairement par l'assureur.....	668
2.5	Véhicules inconnus.....	668
2.6	Recours	668
2.7	Franchise.....	669
2.8	Le fait de la victime.....	669
2.8.1	Dommmages matériels	669
2.8.2	Dommmages corporels.....	670
2.8.3	Dommmages-intérêts.....	671
3.	L'avenir	672
3.1	Frais et délais.....	673
3.2	Faute.....	674
3.3	Prévention et recours	674
3.4	L'assurance sociale	675
3.5	L'Union Européenne	675
	Conclusion	676

1. Le développement

1.1 Définition de l'assurance *no-fault*

Le terme d'assurance *no-fault*, qui a commencé à être employé dans l'assurance automobile aux États-Unis dans les années soixante¹, est devenu de plus en plus fréquent dans les débats sur les accidents de la circulation en Europe dans les années soixante-dix². Le terme « *no-fault* » était employé dans plusieurs sens. On parlait de l'assurance *no-fault*, du système *no-fault*, de l'idée de *no-fault* et des principes du *no-fault*.

Le sens de ce que voulait dire *no-fault* n'était cependant pas clair. On était fixé sur le fait qu'il s'agissait essentiellement d'améliorer la situation de la victime. Déjà, le terme impliquait qu'il s'agissait d'enlever à la victime

1. Voir : R.E. KEETON, « The Case for No-Fault Insurance », (1973) 44 *Mississippi Law Journal* 10.

2. Voir par exemple le titre d'un livre de D. COUFFIN, *L'assurance automobile « no-fault » : les leçons de l'expérience aux États-Unis*, Paris, L'Argus, 1977.

le fardeau de prouver la faute. Mais par quel moyen cette responsabilité se distinguait d'une responsabilité de plein droit, personne ne pouvait en donner une réponse certaine.

1.2 Évolution en théorie et en doctrine

Pour la doctrine suédoise, le trait caractéristique d'une assurance *no-fault* fût que le responsable était exonéré en tout ou en partie d'une responsabilité civile individuelle envers la victime de l'accident de la circulation. Cette manière de comprendre l'assurance *no-fault* était en accord avec plusieurs propositions de réforme qui apparaissaient aux États-Unis en matière d'accidents de la route³. Le débat en Suède comprenait au premier plan le travail de Robert Keeton et Jeffrey O'Connell, publié en 1965 : *Basic Protection for the Traffic Victim. A Blueprint for Reforming Automobile Insurance*. Dans cet ouvrage, la perte de la responsabilité civile individuelle était une étape importante du renouvellement⁴. Autant que l'on sache, Robert Keeton ne diffusa jamais sa pensée par sa présence personnelle en Suède, ce que fit cependant Jeffrey O'Connell. Un autre expert fameux qui pouvait enrichir le débat suédois était Fleming James. Celui-ci était en effet un enseignant invité à la faculté de Droit de l'Université de Stockholm pendant une grande partie de l'année 1966.

Ce n'était pas seulement les auteurs américains qui répandaient l'idée de l'assurance *no-fault* en matière de circulation. Le plus éminent et dévoué homologue en Europe était André Tunc, qui travailla infatigablement sur ce sujet et dont la personnalité capta l'intérêt des juristes suédois lorsqu'il séjourna en Scandinavie pour y enseigner⁵.

La position à l'égard de la responsabilité personnelle devint une ligne de démarcation décisive non seulement dans la théorie mais aussi en pratique. À la fin des années soixante-dix, on n'avait certainement pas encore éliminé entièrement la responsabilité individuelle aux États-Unis ; on n'avait pas atteint ce qui s'appelait dans les discussions américaines

-
3. Voir le témoignage de Robert Keeton, *Hearings on H.R. 285, H.R. 1972, H.R. 1900, H.R. 7985, and H.R. 8441 Before the Subcomm on Consumer Protection and Finance of the House Comm. on Interstate and Foreign Commerce, 94th Cong., 1st Sess., ser. 94-42 (1975), pp. 676 et suiv.*
 4. Plus tard, les idées de O'Connell ont évolué en faveur d'une assurance « élective ». Voir : J. O'CONNELL, « An Alternative to Abandoning Tort Liability : Elective No-Fault Insurance for Many Kinds of Injuries », (1976) 60 *Minnesota Law Review* 501, ainsi que : J. O'CONNELL *et al.*, « Consumer Choice in the North Carolina Auto Insurance Market », (1996) 19 *Campbell Law Review* 67.
 5. Parmi la littérature considérable d'André Tunc dans ce domaine, voir par exemple : « La réforme de l'assurance automobile : le projet de l'État de New York », [1970] *Droit Social* 467. Cf. G. VINEY, *infra*, note 18, pp. 5-6.

« pure » ou « true » *no-fault*. Seize États avaient cependant abrogé *en partie* la responsabilité personnelle par législation contenant des dispositions d'assurance. Deux États s'étaient avancés considérablement en éliminant la responsabilité personnelle (« plans approaching pure *no-fault* »). Les quatorze autres États s'étaient cependant avancés plus prudemment à cet égard (« modified *no-fault* laws »). En dehors de ces seize États, il y en avait huit qui n'avaient pas du tout abrogé la responsabilité personnelle, mais qui comptaient tout de même dans le groupe des États qui testaient une sorte de système de *no-fault* (« add-on plans »).

La discussion américaine devint de cette façon importante pour le développement du droit suédois. Pourtant ceci n'explique qu'à peine le fort impact que l'idée de *no-fault* allait prendre en Suède. L'explication principale se trouve dans l'atmosphère qui régnait à cette époque-là. C'est l'air qui fait la chanson.

1.3 L'enquête d'Ivar Strahl (1950)

En 1950, le professeur Ivar Strahl avait présenté sa célèbre enquête, connu mondialement⁶. Dans celle-ci, M. Strahl fait une distinction entre les dommages corporels et les dommages matériels. Vu les résultats de l'enquête, une telle distinction a dû paraître normale. Pourtant, il n'allait pas de soi et il ne va pas encore de soi que ces deux catégories de dommages fussent être traitées de manière différente. En réalité, on se trouve en présence d'une tradition profondément enracinée et que M. Strahl a été l'un des premiers à remettre en question. Strahl voulait dans une large mesure remplacer la responsabilité par un système d'assurances. À son avis, le développement devait surtout prendre cette direction en ce qui concerne les dommages corporels.

M. Strahl a esquissé un système, à la fois vaste et rigoureux, qui consiste en une assurance généralisée contre les accidents corporels survenus dans toute la nation, système selon lequel une indemnité serait allouée aux victimes, quelle que soit l'origine du préjudice. Sur la question d'une réforme du droit de la responsabilité, Strahl fût guidé par son désir de

6. *Förberedande utredning angående lagstiftning på skadeståndsrättens område*, Stockholm, 1950, SOU 1950:16. Voir aussi : I. STRAHL, *Tort Liability and Insurance*, Scandinavian Studies in Law, 1959, pp. 199 et suiv., ainsi que H. USSING, « The Scandinavian Law of Torts — Impact of Insurance on Tort Law », (1952) 1 *American Journal of Comparative Law* 359. Pour plus de détails sur l'enquête de Strahl et sur l'évolution suédoise, voir : B.W. DUFWA, « Responsabilité du fait des produits en droit suédois », (1977) 29 *R.I.D.C.* 528. La plupart du texte qui suit concernant l'enquête de Strahl est tiré de cet article.

changer les choses pour l'avenir. Il ne voulait pas seulement tourner la page ; il voulait la déchirer.

La Suède ne s'est jamais dotée d'un système tel que Strahl l'a esquissé. Mais les traces des idées de Strahl sont considérables. On ne peut que deviner, mais ce n'est en tout cas pas improbable, que le chemin que la Suède allait prendre ne se ferait pas sans Strahl.

Tout en désirant un changement immédiat de système, il ne pouvait ignorer les réalités et, dans le cas où un tel changement était impossible, il préférerait une réforme partielle. Dans ce contexte, il mentionna lui-même surtout l'indemnisation des accidents de la circulation.

Il en fût comme Strahl avait craint. Des réformes partielles eurent lieu. Lorsque ce fût le tour du droit de la responsabilité des accidents de la route, il devint lui-même président de la commission de réforme. Le projet en résultant⁷ n'a jamais été accepté mais on ne peut pas nier qu'il comporte un élément caractéristique de *no-fault* : la règle principale était que l'indemnisation des accidents de la circulation serait allouée aux victimes sans égard à la faute et que la responsabilité personnelle serait abrogée, même si cela avait lieu dans un secteur limité.

1.4 La loi sur la responsabilité civile (1972)

En 1972, le législateur suédois a adopté une loi qui sous l'angle européen a une construction exceptionnelle. C'est une loi qui édicte simplement les règles générales de la responsabilité civile ; la Suède n'a pas un « code civil ». Elle s'appelle « Loi sur la responsabilité civile » (*Skadeståndslagen* 1972 :207 ; en abrégé : SkL), une loi-cadre dont les travaux préparatoires sont très détaillés ; il s'agit de pas moins de quelques milliers de pages de réflexions. L'esprit de ces travaux entre cependant en conflit avec l'objet de la loi même : la responsabilité. Le législateur a en effet repoussé la responsabilité comme instrument apte à distribuer dans la société les coûts des dommages corporels. Sa position concernant les dommages matériels était également critique face à la responsabilité. Un grand nombre d'arguments raffinés furent développés dans la critique à l'encontre des règles de la responsabilité. On les trouve aussi dans le débat international de cette époque. Ainsi le législateur a utilisé — pour parler comme Romain Rolland — le droit qui s'impose à toute âme vivante : le droit de changer. Seulement il l'a fait indirectement et non dans la loi elle-même mais dans les travaux préparatoires. Il s'agit d'une méthode d'évolution du droit qui est inconnue dans la plupart des autres pays européens et qui est surtout

7. SOU 1957 :36, *Trafikförsäkring, Bilskadeutredningens betänkande*, Stockholm, 1957.

contraire à celle pratiquée en France⁸. Elle fait cependant une partie du modèle suédois. Une grande partie des problèmes sont résolus à l'avance par le législateur ; les juges ont les pieds et poings liés.

Ayant repoussé la responsabilité, le législateur a préconisé un système selon lequel on devait développer les assurances prises par la victime. Ainsi le monde des assurances changea. Auparavant, c'était l'assurance de la responsabilité qui comptait. Maintenant, on critiquait cette assurance parce qu'elle se fondait sur la responsabilité. Le législateur voulait une assurance qui fonctionnait « directement en faveur des victimes ». C'est le petit mot « directement » qui indique une assurance *no-fault*.

1.5 L'assurance de sécurité des personnes (1972)

Le premier pas important dans le développement continu fût l'assurance de sécurité des personnes, destinée à couvrir les risques professionnels⁹. Par la suite, les conventions collectives stipulant pour les employeurs l'obligation de contracter une telle assurance se sont si largement répandues en Suède, que le marché du travail est aujourd'hui en majeure partie couvert sous ce rapport. Cette assurance intervient à peu près aux mêmes conditions que la sécurité sociale : le salarié peut obtenir une indemnité sans avoir à prouver la faute de quiconque.

L'assurance est facultative et bénévole. Un tel accord sur l'indemnisation est manifestement avantageux. Le fonctionnement de l'appareil législatif peut être laborieux. Les solutions facultatives sont en général plus souples que la législation.

De l'autre côté, une assurance avec ce caractère souffre d'une faiblesse flagrante. Elle ne couvre pas tous les ouvriers. Celui qui travaille chez un employeur qui n'a pas souscrit de convention collective ne bénéficie pas de cette protection. Cette catégorie d'employés ne peut pas vraiment être

8. Cf. Y. LAMBERT-FAIVRE, « L'éthique de la responsabilité », (1988) 87 *R.T.D. civ.* 1, 22 : « En effet, l'édifice imposant que représente notre droit de la responsabilité civile est pour l'essentiel jurisprudentiel, ce qui lui confère une faculté d'adaptation que la loi, lente dans son élaboration et brutale dans sa mise en œuvre, ne possède pas ».

9. Cette assurance n'a rien à voir avec l'obligation contractuelle de sécurité dans le domaine du contrat de transport de personnes, née en 1911. L'assurance est cependant conforme à l'idée de cette obligation, qui s'est étendue à de nouveaux contrats au cours du siècle. Cf. P. JOURDAIN, « Responsabilité civile (Jurisprudence française en matière de droit civil) », (1998) 97 *R.T.D. civ.* 116, 120, où on peut lire : « Tout ceci incite encore une fois à préférer une éviction de l'obligation de sécurité dans les contrats au profit de la responsabilité délictuelle, le cas échéant complétée par des régimes spéciaux d'indemnisation ou de responsabilité objective dans certains domaines : transports, accidents du travail, accidents de la circulation, produits défectueux, accidents médicaux ». Sur l'assurance de sécurité des personnes, voir aussi : B.W. DUFWA, *loc. cit.*, note 6, 539-540.

critiquée d'avoir obtenu un travail chez un employeur « non-conventionné » ; dans un pays ayant un chômage élevé tel la Suède, on ne peut pas raisonner comme cela. La justice est générale. Comme l'a dit un philosophe : l'on ne peut être juste tout seul ; en l'étant, on cesse d'être juste.

Il est remarquable que le législateur suédois ne soit pas intervenu. On ne peut pas exclure que des raisons politiques se trouvent là-dessous. L'assurance de sécurité offre un avantage au salarié, qu'il ne peut atteindre sans travailler chez un employeur qui est lié par une convention collective.

De telles considérations n'ont pas leur place dans le domaine des dommages provoqués par des accidents de circulation. Une législation devient à peu près nécessaire. C'est aussi le cas en Suède, où la prochaine étape de l'évolution s'est faite dans le domaine des accidents de la route.

2. La loi sur l'indemnisation des accidents de la circulation (1974)

2.1 Introduction

Un groupe de travail, « le comité de *no-fault* », a été institué au début des années soixante-dix par les compagnies d'assurance dans l'intention d'étudier l'assurance *no-fault* de façon plus détaillée. Les résultats de ses travaux ont été transmis au ministère de la Justice. Celui-ci institua en 1974 un comité officiel qui présenta un projet de loi en un temps record, lequel fût adopté par le Parlement. La nouvelle loi, « La loi sur les accidents de la circulation » (*Trafikskadelagen* (1975 :1410) ; en abrégé : TSL), entra en vigueur le 1^{er} juillet 1976 et l'est toujours¹⁰. Cette loi, qui a remplacé une loi de 1916¹¹, a servi dans son grand principe de référence à légiférer dans d'autres domaines¹².

10. La loi est commentée par U. NORDENSON dans *Trafikskadeersättning — Kommentar till trafikskadelagstiftningen*, 1977. Voir aussi : B.W. DUFWA, *Vår komplicerade trafikskaderätt och framtiden*, Svensk Juristtidning, 1979, pp. 401 et suiv. ; J. HELLNER, « La nouvelle loi suédoise sur l'assurance automobile obligatoire », [1977] *Revue gén. ass. terr.* 153 ; A. TUNC, « L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation — La loi suédoise du 15 décembre 1975 », (1977) 29 *R.I.D.C.* 776.

11. Cette loi (« bilansvarighetslagen ») est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1917. La TSL a aussi remplacé une loi qui, pour la première fois, prévoyait l'obligation de souscrire une assurance automobile : « trafikförsäkringslagen » ; cette loi est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1929.

12. Quant à l'assurance des médicaments, voir : B.W. DUFWA, *Product Liability Legislation — General Problems and Techniques — The Swedish Experience — Pharmaceutical Medicine — The Future*, Bruxelles, 1978, pp. 144 et suiv. Concernant l'assurance des patients, voir : B.W. DUFWA, *La responsabilité disparue — L'indemnisation des accidents médicaux*, Paris, 1997, pp. 57 et suiv., surtout aux pages 65-66.

2.2 Un mélange

La TSL est un remarquable mélange. Contrairement à la loi de 1916, qui était une loi fondée totalement sur la responsabilité civile, la TSL est une fusion entre les règles traditionnelles et les règles modernes, un bel accouplement entre le passé et l'avenir ; en termes poétiques un mariage entre le ciel et la terre. Et non par hasard : tout est dirigé soigneusement et en détail dans le but d'améliorer la protection des victimes.

La loi comprend deux types de dédommagements : 1) l'indemnité des accidents de la circulation¹³ et 2) les dommages-intérêts¹⁴.

La première est toujours versée en vertu du contrat d'assurance automobile obligatoire. Cette assurance est payée par le propriétaire du véhicule terrestre à moteur et couvre les dommages corporels et matériels survenus à la suite d'un accident de circulation¹⁵ avec un véhicule automobile¹⁶. À côté de l'assurance automobile obligatoire, il y a aussi des assurances automobile volontaires¹⁷, mais celles-ci ne sont pas couvertes par la loi. À partir de maintenant, le terme assurance automobile sera utilisé comme synonyme de l'assurance automobile obligatoire.

Les dommages-intérêts sont comme d'habitude financés par les responsables ou, en réalité, souvent par leur assureur de responsabilité civile.

Le point central de la loi est l'indemnité des accidents de la circulation. Seulement deux articles sur trente-cinq sont consacrés à la responsabilité civile, tous les autres concernent l'indemnité des accidents de la circulation.

L'attention du législateur au niveau de l'indemnité des accidents de la circulation montre l'importance de cette compensation dans le système mis en œuvre. L'idée fondamentale de la législation est que tous les dommages survenus à la suite d'un accident de la route devront être réparés autant que possible par l'indemnité des accidents de la circulation. Cette compensation est versée par l'assurance automobile, qui est obligatoire et payée par les propriétaires d'automobile.

13. En suédois : « trafikskadeersättning ».

14. En suédois : « skadestånd ».

15. Ce qu'il faut entendre par « la suite d'un accident de circulation » fut une question discutée par la jurisprudence suédoise dès l'application de la loi de 1916. En bref, les tribunaux ont été généreux pour la victime à cet égard.

16. Par véhicule automobile, on entend un véhicule mû par un moteur. L'article 1 TSL prévoit quelques cas où il s'agit d'un tel véhicule mais où la loi ne s'applique pas. Par cette disposition, il s'ensuit que, par exemple, une tondeuse à moteur ou un chasse-neige ne sont pas couverts par la loi.

17. Par exemple l'assurance automobile tierce ou l'assurance contre le bris des glaces ou contre le vol.

Même un piéton, un cycliste ou quelqu'un d'autre peut provoquer un accident de la route. L'indemnité des accidents de la circulation ne couvre pas tous les accidents, seulement ceux qui sont causés par l'automobile ou son chargement. Et même si cette indemnité couvre l'accident, elle ne suffit pas toujours, parce qu'une franchise doit être payée par le propriétaire. En ces cas les dommages-intérêts peuvent avoir un rôle à jouer : la responsabilité civile devient importante.

Lorsque l'assureur automobile doit verser l'indemnité des accidents de la circulation, il faut distinguer entre dommages corporels et dommages matériels.

2.3 Dommages corporels

2.3.1 La relation avec les règles de la responsabilité civile

Si un véhicule motorisé a provoqué un dommage corporel, la victime a *toujours* le droit de recevoir l'indemnité des accidents de la circulation. C'est tout bonnement une question de responsabilité de plein droit. L'assureur automobile est soumis à une responsabilité civile franchement de plein droit. Avec cette construction, tous les problèmes concernant le conducteur blessé—problèmes importants en droit français—disparaissent. Les dommages corporels subis par le conducteur qui frappe un arbre sont indemnisés, bien qu'il n'y ait pas de responsable.

Cela est le trait le plus marquant dans la TSL. En imposant une responsabilité de plein droit à *l'assureur*, le législateur n'a pas utilisé des chemins courants dans le domaine de la responsabilité. En revanche, on a introduit une assurance *no-fault*, placée aussi près de la victime que possible ; il s'agit d'une assurance « directe ». On pourrait dire que le législateur est allé au-delà de la responsabilité et a fait un pas de plus que la loi Badinter en France¹⁸.

On pourrait croire maintenant que les règles concernant l'indemnité des accidents de la circulation sont spéciales et élaborées de façon totalement différentes des règles de la responsabilité civile et des principes fondamentaux de cette responsabilité, d'autant plus que la loi distingue entre l'indemnité des accidents de la circulation et les dommages-intérêts. Cependant, cela n'est pas le cas. L'indemnité des accidents de la circulation est fondée sur les règles de la responsabilité civile. Cela implique que la loi — en dépit de son caractère de *no-fault* — devient finalement un produit de res-

18. En ce qui concerne cette loi, voir surtout : G. VINEY, *L'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation*, Paris, LGDJ, 1992.

ponsabilité. La loi trouve une place dans les traités sur la responsabilité, mais non en droit des assurances.

Comment se fait-il que le législateur, qui était si critique à l'égard du droit de la responsabilité civile, puisse tomber à ce point sous le charme de ce système de règles ?

La réponse est que la responsabilité est basée sur le principe de la réparation intégrale (*restitutio in integrum*) et ainsi donne 100 p. cent de réparation. Si l'indemnité des accidents de la circulation ne donnait pas plus de 90 p. cent par exemple, les victimes chercheraient les 10 p. cent restant sous forme de dommages-intérêts. Avec une telle réglementation, il devient nécessaire d'appliquer les règles et principes de la responsabilité. Et cela serait exactement le contraire des buts et désirs du législateur (*supra*, section 1.4). Les victimes seraient certainement obligées alors d'invoquer une faute, tâche pas toujours facile, mais des réclamations de cette sorte ne pourraient pas être exclues. Le moyen le plus simple pour éviter un tel développement est de calculer l'indemnité de la circulation de la même manière que les dommages-intérêts. Ainsi la victime n'a aucun intérêt à demander les dommages-intérêts. Le système offre un paradoxe : plus on travaille avec les règles de la responsabilité civile, plus on évite la responsabilité.

Ainsi le législateur a agi sous une sorte de menace. La menace est venue de la part des règles de la responsabilité. Mais aurait-on pu éviter ce péril par une prohibition d'invoquer la responsabilité et ainsi de se référer aux dommages-intérêts ?

2.3.2 Canalisation ?

Posée de cette façon, la question devient de savoir si le système, ici celui concernant l'indemnité résultant d'un accident de circulation, doit être exclusif (fermé) ou pas. Ce type de concentration sur une seule source existe dans le domaine de la responsabilité nucléaire. On l'appelle une canalisation. Elle est précieuse parce qu'elle évite les coûts qui surviennent lorsque plusieurs responsables doivent se répartir les dommages entre eux ; le prix, souvent élevé, d'une responsabilité *in solidum*. Elle donne aussi de grands avantages au niveau international puisqu'elle entraîne l'uniformité des règles dans tous les pays. Mais la canalisation a un prix. La victime peut échouer dans certains cas. Après tout la responsabilité civile, couvrant d'une manière large les accidents dans le monde, peut s'avérer irremplaçable. Un exemple est la prescription. L'indemnité des accidents de la

circulation se prescrit par trois ans¹⁹, tandis que les dommages-intérêts se prescrivent par dix ans. Si les dommages-intérêts sont permis, la victime bénéficie d'un système de réserve pour obtenir réparation ; la responsabilité devient ainsi un complément.

Le législateur suédois a envisagé la canalisation. Mais la crainte, au dernier instant, de mettre en œuvre un système d'indemnisation qui pourrait à bien des égards être désavantageux pour les victimes, fût trop grande. En principe, la victime peut invoquer les règles et principes de la responsabilité civile au lieu de se référer aux règles de la TSL. Concrètement, le législateur a formulé la règle d'une manière négative : la victime n'a pas le droit d'invoquer la TSL si l'indemnité des accidents de la circulation a cessé à cause d'une circonstance arrivée après l'accident. Mais le législateur a aussi fait une exception. S'il y a des « raisons spéciales », la victime est quand même autorisée à utiliser les règles de la responsabilité. La prescription nous offre encore une fois un exemple. Si la victime est excusée de ne pas avoir invoqué son droit à temps (dans les trois ans) et s'il existe une assurance de responsabilité, les « raisons spéciales » sont réalisées et la victime peut alléguer la TSL.

Ainsi, principalement, le système n'est pas devenu exclusif mais alternatif. Le législateur suédois a continué à réfléchir de la même façon. D'autres systèmes introduits afin de protéger la victime sont aussi devenus alternatifs²⁰.

2.3.3 Quel assureur doit payer ?

Trois catégories principales de victimes peuvent subir un dommage corporel dû à un accident de la circulation : 1) les piétons ; 2) les passagers ; 3) le conducteur. Le piéton est en droit de recevoir l'indemnité des accidents de la circulation par l'assureur du véhicule qui l'a percuté. Le passager et le conducteur perçoivent leur compensation de l'assureur de la voiture dans laquelle ils se trouvaient. En ce qui concerne la collision entre véhicules, chaque passager et conducteur est obligé de s'en tenir à l'assurance de son propre véhicule ; le droit d'obtenir une indemnité de l'assureur de l'autre voiture est éliminé.

19. Selon un projet de loi, présenté en 1996 mais non encore adopté, celui qui demande une indemnité à la suite d'un accident de la circulation aura six mois pour intenter une action contre l'assureur, après que celui-ci a pris une position définitive quant à l'indemnisation. Voir : Ds 1996 :25, *Jämkning av skadestånd enligt trafikskadelagen, trafikförsäkringsavgifter m.m.*, p. 43.

20. C'est le cas dans le domaine du fait des produits. À ce sujet, voir : B.W. DUFWA, « Exklusiv eller alternativ lag ? — Frankrikes väg mot EG-direktivets produktansvar », dans *Mélanges à Bertil Bengtsson*, Stockholm, 1983, pp. 101 et suiv.

Avec cette réglementation apparaît nettement l'idée de l'assurance *no-fault*. L'assureur agit en fonction du responsable et « directement en faveur des victimes ». On simplifie ainsi le système. Cependant, derrière ce régime, les règles de la responsabilité civile continuent à jouer un rôle important, à savoir dans la distribution des coûts entre les deux assureurs. Supposons que deux voitures se percutent, A et B, mais que cette fois l'accident incrimine totalement le conducteur du véhicule A. Le conducteur et les passagers de la voiture B qui ont subi des dommages sont automatiquement autorisés à être indemnisé par leur propre compagnie d'assurance automobile. Mais est-ce que cela signifie que le propriétaire de la voiture B est inquiété économiquement ? Risque-t-il la perte de bonus et une éventuelle augmentation de sa prime d'assurance à l'avenir ? Non, ce n'est pas la solution. La TSL a édicté que la règle de la culpabilité s'applique en réalité entre les assureurs des deux voitures. Le coût financier échoue finalement sur l'assureur de la voiture A et sur le propriétaire de ce véhicule.

2.4 Dommages matériels

Les dommages matériels causés aux véhicules terrestres à moteur et à leur chargement peuvent se produire soit lors de la collision soit d'une autre manière. La TSL fait une distinction pointue entre les deux.

2.4.1 Dommages issus d'une collision

Les dommages de ce type sont les plus fréquents parmi tous les accidents de la route. Sur ce point le législateur suédois est retombé sur la règle principale de la responsabilité civile. La culpabilité de la part des conducteurs dicte la répartition de l'indemnité des accidents de la circulation.

Si la raison de l'accident est que la voiture a été défectueuse — et la victime arrive à le prouver — l'indemnité des accidents de la circulation est versée sans égard à la faute ; une responsabilité de plein droit est mise à la charge de l'assureur. À en juger par ce que nous savons, cette responsabilité n'est presque jamais mise en application.

Contrairement aux règles relatives aux dommages corporels (voir ci-dessus), l'indemnité concernant les dommages matériels provoqués par une collision est payée par l'assurance de l'autre véhicule.

2.4.2 Autres dommages

Les dommages matériels autres que ceux causés par une collision — par exemple ceux qui affectent les portes de garage, les clôtures, les vélos ou les chiens — sont selon la TSL payés par l'assureur sur la base d'une responsabilité de plein droit. L'indemnité des accidents de la circulation est

ainsi versée sous la même condition que les dommages corporels et une simplification du système a lieu.

Pour éviter que l'assureur ne soit abusé, il y a une quantité d'exceptions. Ici l'exemple veut que les biens du propriétaire du véhicule ne soient pas indemnisés par l'assureur automobile lorsqu'ils ont été endommagés.

2.4.3 Indemnité payée volontairement par l'assureur

Les vêtements et autres biens que le passager et le conducteur avaient avec eux lors de l'accident s'ajoutent aux dommages corporels. Ceci veut dire que la responsabilité de l'assureur est de plein droit même à cet égard. Il y a pourtant des restrictions portant sur l'étendue de l'indemnité.

2.5 Véhicules inconnus

Un véhicule qui doit être assuré par le propriétaire ne l'est pas toujours ; il arrive que la prime d'assurance ne soit pas payée. En ce cas, les assureurs qui ont eu la permission de donner une assurance automobile sont soumis à une obligation *in solidum* de verser une indemnité aux victimes. À cet effet le législateur a lié tous les assureurs automobile dans une association : *Trafikförsäkringsföreningen*. Selon la TSL, c'est celle-ci qui est responsable des versements.

Trafikförsäkringsföreningen ne paie rien dans un cas particulier : lorsqu'un propriétaire d'automobile, qui n'a pas souscrit une assurance automobile, a subi des dommages matériels. *Trafikförsäkringsföreningen* ne verse alors une indemnité que dans un cas spécial, quand la voiture a été utilisée illégalement par quelqu'un d'autre et si elle n'était pas immatriculée ou était déclarée hors circulation (voir section 2.6).

2.6 Recours

Un assureur qui a versé une indemnité des accidents de la circulation a un recours limité envers les responsables. Un tel droit existe si le dommage a été provoqué intentionnellement ou par négligence grave. L'assureur peut aussi agir en justice contre un conducteur qui a conduit son véhicule en état d'ivresse, même s'il a causé le dommage par négligence ordinaire. Dans deux cas, un recours est accepté par le législateur quand la responsabilité est de plein droit : dommages causés par des produits défectueux et accidents de chemins de fer.

Dans le cas spécial où le *Trafikförsäkringsföreningen* a versé une indemnité pour un dommage matériel, bien que l'assurance ne soit pas souscrite par le propriétaire du véhicule (*supra*, section 2.5), c'est-à-dire à la

suite d'un usage illicite, un droit de recours contre le propriétaire manque. Un recours n'est pas non plus permis contre l'usager illicite. Derrière cette position surprenante du législateur, on trouve une critique profonde à l'encontre des recours. Dans les travaux préparatoires, on trouve la déclaration que le droit de recours « est une correction inconvenante et arbitraire²¹ ». Cette position du législateur a été remise en question mais jusqu'ici aucun changement n'est survenu²².

2.7 Franchise

L'enquête qui est à l'origine de la TSL proposait que le système de bonus de l'époque serait supprimé. En revanche, on introduirait un système avec une franchise générale. Une opposition forte en faveur du vieux système de bonus se produisit cependant. C'est pourquoi le bonus resta. En même temps, l'assureur a eu la possibilité de disposer d'une franchise limitée dans le contrat d'assurance. Aujourd'hui, cette somme ne doit pas excéder 3.800 SEK.

Un contrat quant à la franchise ne peut être convenu avec le propriétaire d'un véhicule non assuré. La TSL permet quand même à l'assureur d'agir en justice contre lui et exiger 3.800 SEK.

2.8 Le fait de la victime

2.8.1 Dommages matériels

L'indemnité des accidents de la circulation qui est payée à cause des dommages matériels peut être réduite — partiellement ou totalement — en raison de la faute de la victime. Les règles normales fondées sur la responsabilité civile s'appliquent.

Un problème est survenu quand le véhicule en circulation est frappé par un cycliste et que le conducteur n'a commis aucune faute. Est-ce que la victime, le propriétaire du véhicule endommagé, a le droit d'obtenir des dommages-intérêts du cycliste fautif (ou de son assurance de responsabilité)? Les tribunaux suédois ont répondu par l'affirmative mais ont diminué l'indemnisation à moitié. Cette position de la jurisprudence a été vivement critiquée dans la doctrine suédoise.

21. SOU 1974:87, Trafikskadeersättning, Betänkande av trafikskadeutredningen, Stockholm, 1974, p. 222. Cf. B.W. DUFWA, *op. cit.*, note 12, pp. 67-68.

22. Voir : Ds 1996:25, précité, note 19, p. 42.

2.8.2 Dommages corporels

En 1976, le législateur suédois a pris la position qu'une réduction des dommages-intérêts ne devrait pas s'effectuer à moins que la victime ne soit coupable de dol ou de négligence grave. Pour que la négligence soit considérée comme grave, il faut que la victime ait commis un acte extraordinairement grave. Cela implique que le partage de responsabilité, lorsque la victime a contribué à un dommage corporel, n'a pratiquement jamais lieu en Suède. Ainsi la loi sur la responsabilité civile (SkL ; *supra*, section 1.4) contient une dimension internationale en matière de fait de la victime.

La réglementation sur le fait de la victime, adoptée dans la SkL, fût reprise dans la TSL. Cependant, le législateur fait exception pour une certaine catégorie de victimes. Il s'agit du conducteur qui est en état d'ébriété et qui s'est rendu coupable d'une conduite négligente. Celui-ci peut être affecté par une réduction de l'indemnité des accidents de la circulation, bien que sa conduite n'ait pas été intentionnelle ou gravement négligente.

Cette réglementation spécifique concernant la conduite en état d'ébriété fût incluse plus tard dans le processus d'adoption de la loi. Elle a été introduite au Parlement de sa propre initiative. La doctrine suédoise l'a critiquée. On a trouvé que la règle était contraire au principe qui supporte toute la législation : la fonction réparatrice de l'indemnité des accidents de la circulation.

Si l'accident a causé la mort de la victime, les dommages-intérêts alloués aux survivants ne devront pas être réduits à moins que le défunt ne se soit rendu coupable d'un acte intentionnel, c'est-à-dire en cas de suicide. Ainsi, les règles en l'espèce sont encore plus avantageuses pour la victime que celles qui s'appliquent quand il ne s'agit pas d'un décès.

Cette réglementation est typique d'un pays qui veut soutenir la victime à tout prix. En France, quelques années plus tard, les règles portant sur le fait de la victime dans le domaine se sont développées dans la même direction propice à l'indemnisation des victimes. Seulement ce furent les tribunaux qui élargirent la voie de la réforme qui finalement a eu lieu avec la loi Badinter.

En Suède, les tribunaux n'ont pas joué un tel rôle. La passivité des tribunaux est demeurée après l'entrée en vigueur de la TSL. Il y a quand même quelques exceptions. L'une d'elles est l'espèce NJA 1981, p. 920. Avec cette affaire, le développement en faveur de la victime est arrivé à un sommet. Les circonstances étaient les suivantes.

Un homme conduisait une voiture. Il était profondément désespéré et proposa à une femme assise à côté de lui et de qui il était amoureux, de

mourir ensemble. Elle a refusé. Lorsqu'ils arrivèrent sur une autoroute, il poussa la voiture au maximum, dit « maintenant nous allons mourir » et lança l'automobile contre une balustrade. Quelques minutes plus tard, il mourût dans les bras de la femme. Un fils du défunt, âgé de 12 ans, a exigé une pension alimentaire en forme d'indemnité des accidents de la circulation. L'assureur automobile refusa de payer au motif qu'il s'agissait d'un suicide.

La TSL, comme la SkL, ne prescrit pas qu'il y aura *toujours* ajustement de l'indemnité lors du décès prémédité du défunt (voir ci-dessus). La loi prescrit seulement qu'un ajustement *peut* être fait. Dans l'espèce, des tribunaux unanimes ont trouvés que l'indemnité des accidents de la circulation ne devrait pas être diminuée en cas de suicide. La Cour suprême a souligné que la manière dont le suicide avait eu lieu dans ce cas n'était pas influencée par une intention d'enrichir les survivants dans l'avenir. Il fût mentionné également que les survivants ne vivaient pas sous une telle situation économique que la réparation intégrale pourrait sembler choquante.

Au point de vue international, cet arrêt est surprenant. Il est pourtant typique de l'évolution qui a eu lieu en Suède. Il y a des raisons de penser que derrière un jugement ainsi façonné se cache une conception d'assurance sociale. Avec une législation telle la TSL, dans laquelle les règles et les principes de la responsabilité civile ont une si grande signification, le jugement a peu de conséquence. À chaque prix, on a satisfait l'intérêt de la victime, ici un survivant. Ce jugement est toujours pleinement valable en droit suédois.

Les irrégularités qui se trouvent dans les systèmes d'indemnisation suédois persistent. L'assurance de médicaments, une autre assurance *no-fault* créée en 1978, refuse d'indemniser les proches d'une personne qui se suicide. Ainsi, le célèbre « argument de la baignoire » est mis en évidence en droit suédois. Pourquoi la chance d'être indemnisé est-elle tellement plus grande lorsqu'on a subi un accident de la circulation que lorsqu'on est tombé ou qu'on a glissé dans une baignoire ?

2.8.3 Dommages-intérêts

Supposons qu'un cycliste, circulant de façon négligente, heurte une automobile dont le conducteur n'a commis aucune faute, et que la voiture est endommagée. Est-ce que le propriétaire de l'automobile peut être dédommagé ?

Dans les travaux préparatoires de la TSL, on a noté l'existence d'un principe général selon lequel celui qui exerce une activité risquée et qui pour cette raison porte une responsabilité de plein droit envers d'autres

—comme ici le propriétaire du véhicule— doit accepter une réduction de l'indemnisation qu'il peut exiger de quelqu'un d'autre. En jurisprudence, une règle fût dégagée selon laquelle les dommages-intérêts dus au propriétaire, au conducteur et à l'utilisateur de l'automobile doivent être diminués à moitié²³. Selon cette jurisprudence, des circonstances spéciales peuvent donner lieu à un autre jugement²⁴.

Une vive discussion s'est engagée sur la justesse, en principe, d'une réduction des dommages-intérêts²⁵. L'auteur du présent texte trouva, en 1979, qu'on pouvait mettre en question l'existence même du principe mentionné ci-dessus²⁶.

Selon un projet de loi, proposé en 1992²⁷, il faut tenir compte de l'assurance de responsabilité. Si le cycliste a souscrit une telle assurance, le propriétaire du véhicule serait en droit d'exiger une réparation intégrale. Sinon, les dommages-intérêts pourraient être diminués. Ce projet de loi ne fût jamais adopté, parce qu'il a été considéré injuste envers ces automobilistes qui ne pouvaient pas s'adresser à un assureur de responsabilité. Un nouveau projet de loi²⁸ a pris en considération que la réparation puisse être totale, même si une assurance de responsabilité est absente. Tout serait tranché de façon équitable.

3. L'avenir

Le droit des accidents de la circulation joue un rôle central en droit suédois sur la responsabilité civile. Ses règles forment un modèle qui apparaît dans plusieurs domaines de la responsabilité. Parmi eux, notons surtout l'indemnisation des accidents médicaux, qu'elle soit due aux soins ou aux médicaments²⁹. Mais aussi, dans la législation sur la responsabilité du fait des produits ainsi que celle concernant l'environnement, on peut trouver des traits de la TSL. Cela est surtout valable quant à la forme de la loi ; le législateur a mis l'accent sur l'indemnisation plutôt que sur la responsabilité.

23. Voir : NJA 1985, s. 309, och 1990, s. 569.

24. En l'espèce NJA 1987, s. 749, un autobus était entré en collision avec un véhicule ordinaire, dont le conducteur était seul négligent. La Cour suprême a trouvé que ce dernier véhicule était relativement dangereux et c'est pourquoi la réduction prononcée fût des trois quarts.

25. Voir la conclusion dans Ds 1996 :25, précité, note 19, pp. 39 et suiv.

26. B.W. DUFWA, *op. cit.*, note 10.

27. Ds 1992 :9, *Den svenska trafikskadelagens anpassning till EG:s regelverk m.m.*, Stockholm, 1992. Cf. *Proposition 1992/93 :8*, Stockholm, 1992, pp. 28-29. Pour plus de références, voir le projet de loi mentionné à la note 19.

28. *Ibid.*, note 19.

29. B.W. DUFWA, *loc. cit.*, note 20.

D'une façon générale, le point qui suit mérite d'être souligné.

3.1 Frais et délais

Dans le débat scandinave, l'aversion pour les coûts de transactions, surtout les frais des avocats et d'autres agents pour la victime, est évident³⁰. De la même façon, les Suédois ont en horreur les délais concernant le versement de l'indemnité. Ainsi, on s'oriente vers un système où les coûts de transactions ainsi que les délais sont éliminés autant que possible.

À cet effet, des conseils sont institués. En ce qui concerne l'indemnisation des accidents de la circulation, le conseil s'appelle « Trafikskadenämnden ». C'est un conseil presque officiel en ce sens que sa réglementation doit être approuvée par le gouvernement. Les questions que les assureurs doivent soumettre au conseil sont indiquées dans cette réglementation. D'autres points peuvent aussi être renvoyés au conseil, si la victime le désire. Les rapports du conseil deviennent perçants, bien qu'ils ne soient que consultatifs. Sur demande, le « Trafikskadenämnden » se prononce aussi devant les tribunaux ou les pouvoirs publics. Les décisions qui n'ont pas un caractère simple sont prises par six membres du conseil. Parmi eux, deux sont choisis parmi les tribunaux, deux parmi des organisations et deux parmi des assureurs.

De cette manière, seulement quelques cas se rendent devant les tribunaux. Cet état de fait n'est pas très heureux. En Suède, en principe, il y a une publicité des documents officiels. Cette publicité ne concerne pas les documents du « Trafikskadenämnden », puisque ceux-ci sont considérés de nature privée. De ce point de vue, les conseils peuvent être considérés « secrets », même si certaines décisions sont publiées. Les médias n'ont pas accès à la documentation des conseils. Le débat devient moins riche. Le développement déperit.

Il est important d'essayer de diminuer les coûts de transaction ainsi que les délais. Mais le prix pour éliminer les coûts et les délais ne doit pas être trop élevé. Il se peut que cela ressorte plus nettement du débat européen, tel qu'il a été mené en Angleterre. Plusieurs projets de loi ont été introduits dans le but de réduire les coûts et les délais. Ils ont cependant tous fait l'objet d'une critique sérieuse. On s'est référé aux examens selon lesquels les victimes en général sont plus intéressées à la justice qu'aux coûts et délais réduits³¹. Les espoirs sont aussi importants : les victimes qui ont obtenu l'indemnisation espérée sont plus satisfaites que les autres.

30. B.W. DUFWA, *op. cit.*, note 12, p. 58.

31. M. ZANDER, « What can be done about cost and delay in civil litigation ? », (1997) 31 *Israel Law Review* 703.

3.2 Faute

La faute n'est point du tout abandonnée dans la TSL. Elle se trouve par exemple dans les règles sur les dommages matériels survenus dans une collision ou dans celles qui s'appliquent quand ces dommages doivent être répartis entre les assureurs.

En étudiant le développement concernant la règle de la faute dans une perspective internationale, on peut constater que les idées de Strahl — portant sur le déclin de la règle de la faute — deviennent de plus en plus étrangères quand le temps du vingtième siècle s'épuise. En 1994, le House of Lords a déclaré que la compensation selon la règle de responsabilité de plein droit, tirée de l'arrêt fameux de *Rylands v. Fletcher*, ne doit pas être versée sans que le dommage ne soit prévisible³². Et, la même année, le High Court of Australia est allé encore plus loin. Selon ce tribunal, la règle de *Rylands v. Fletcher* a été absorbée par les principes généraux de la responsabilité à base de faute³³. Dans d'autres arrêts rendus après 1994, le House of Lords a continué dans la même direction. Un rôle surprenant est donné à la faute, non seulement dans la TSL mais aussi dans la loi Badinter³⁴. Un expert de la responsabilité civile a pu affirmer : « Negligence has triumphed in the twentieth century »³⁵.

3.3 Prévention et recours

La critique du rôle de la prévention en matière de responsabilité civile date de tellement longtemps en Scandinavie qu'on peut la considérer traditionnelle³⁶. On préfère faire confiance à la peine. Cette position vis-à-vis de la prévention ressort nettement dans le domaine du recours. Pourquoi toujours accepter le recours dans le domaine de l'assurance automobile, quand le recours n'a pas d'effet préventif ?

32. *Cambridge Water Co. v. Eastern Counties Leather plc*, [1994] 2 AC 264.

33. *Burns Port Authority v. General Jones Pty. Ltd.*, (1994) 20 ALR 42. Cf. B. HEPPLE, « Negligence : The Search for Coherence », (1997) 50 *Curr. Legal Probs.* 68.

34. Cf. F. CHABAS, « Dix ans d'application de la loi du 5 juillet 1985 », (1977) 24 *Osaka University Law Review* 45 : « Un second phénomène est l'introduction d'éléments subjectifs avec une place très étonnante donnée à la faute ».

35. B. HEPPLE, *loc. cit.*, note 33, 69. Voir aussi : J. ATTALI, *Dictionnaire du XXI^e siècle*, Paris, Fayard, 1998, pp. 280-281, sous le titre « Responsabilité » : « En économie de marché et en démocratie chacun est supposé être rationnel, conscient de ses propres intérêts, bénéficiaire de ses réussites, responsable de ses échecs. Et plus encore de ses fautes. La responsabilité sera juridiquement de moins en moins collective ; on cherchera dans toute organisation le responsable individuel de toute erreur imputée à une administration, un hôpital, une entreprise. Chacun devra s'assurer non seulement contre les risques qu'il prend mais contre ceux bien plus nombreux, qu'il fait courir aux autres ».

36. Voir : B.W. DUFWA, *op. cit.*, note 12, pp. 58-59.

L'assurance sociale suédoise n'a pas de droit de recours. En matière d'accidents de la circulation, le recours est permis mais il est, comme nous venons de voir (section 2.6), très limité. En Suède, le législateur a exprimé une aversion générale pour la prévention. On peut se demander s'il n'est pas allé trop loin et si la loi (TSL) à cet égard est bien préparée pour l'avenir. Il y a des situations où un recours contre une entreprise pourrait être précieux. De façon générale, il y a des situations où il est difficile de comprendre pour une personne autre que le législateur qu'un recours ne soit pas possible. Seulement être rationnel n'est pas toujours la meilleure solution. Il faut aussi tenir compte des opinions courantes dans la société.

3.4 L'assurance sociale

Le système qui a été construit sur la base de la loi (TSL) présuppose que l'assurance sociale supporte une très grande partie de l'indemnisation des victimes. Une assurance *no-fault* avec une structure de cette sorte devient moins « courageuse » qu'une assurance *no-fault* où l'assurance sociale joue un plus petit rôle. On peut se demander s'il ne serait pas plus juste de laisser le propriétaire d'automobile supporter une plus grande partie des coûts.

3.5 L'Union Européenne

Il y a des experts qui sont sceptiques quant à l'idée d'un accord international plus étendu dans le domaine du droit de l'indemnisation³⁷. En Europe, avec une tendance qui évolue chaque jour davantage vers un nouveau *ius commune*, il semble cependant de plus en plus lucide de s'attendre à en venir tôt ou tard à un accord sur les principes généraux du droit de l'indemnisation, tant il y a d'opinions communes dans le débat³⁸.

37. Voir par exemple R.L. RABIN, *Federalism and the Tort System*, p. 30: « Once again, nationwide solutions are of dubious merit [...] What better than letting that debate occur, with the chips falling where they may, state by state ? »

38. Voir par exemple B. HEPPLER, « Social Values and European Law », (1995) 48:2 *Curr. Legal Probs.* 39; J. BELL, « English Law and French Law — not so different ? », (1995) 48:2 *Curr. Legal Probs.* 63; H.-J. RABE, 50 Jahre NJW: *Die Europäisierung der Rechtsordnung, Neue Juristische Wochenschrift*, 1997, pp. 2631 et suiv. Mais voir surtout l'orientation du grand ouvrage par C. BAR, *Gemeineuropäisches Deliktsrecht*, Band I, Munich, 1996.

Conclusion

Jusqu'ici, la Suède a été considérée un peu comme le laboratoire du droit des assurances³⁹. À cet égard, elle s'est trouvée un peu en marge des autres pays européens, même si on pense à d'autres pays nordiques. Mais la Suède souffre d'une crise économique profonde. C'est pourquoi on ne peut pas exclure un changement de la pensée sur le droit de l'indemnisation des accidents. Si un changement survient, il faut prendre bonne note du fait que les règles de la responsabilité civile n'ont jamais été écrasées⁴⁰. Au contraire, elles sont conservées à l'intérieur des systèmes d'indemnisation qui se sont développés. Ainsi la Suède est bien préparée pour un changement. On doit absolument continuer sur le chemin de l'assurance mais essayer de réaliser un système plus efficace en même temps qu'on s'adapte mieux aux opinions communes dans la société. Dans cette nouvelle voie, le droit de l'indemnisation des accidents de la route continuera sans doute à être la clé de l'avenir pour tous les types de dommages.

39. Voir : C. BAR, *op. cit.*, note 38, pp. 252 et suiv. Cette réputation du droit suédois est aussi valable pour le droit des contrats. À ce sujet, voir : B.W. DUFWA, « Droit suédois comparé au droit français », dans J. GHESTIN (dir.), *Les clauses abusives dans les contrats types en France et en Europe : Actes de la Table ronde du 12 décembre 1990*, coll. « Droit des affaires », Paris, LGDJ, 1991, p. 179.

40. Cf. B.W. DUFWA, « Strict Liability in Tort Law », (1987) *Svensk Juristtidning* 269.