

BGE 64 II 155

Bundesgericht (BGE), 1938-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_64_II_155

FR: ATF 64 II 155

IT: DTF 64 II 155

Volltext

154 Prozessrecht. klärung des Auf~ösungsbeschlusses geschützt werden könne. Indessen steht ~uch hier die Tatsache entgegen, dass die Aktiengesellschaft faktisch zu bestehen aufgehört hat und damit auch ihre Organisation' dahingefallen ist. Obwohl die Nichtigkeit eines Auflösungsbeschlusses von Amtes wegen zu berücksichtigen ist, geht es daher nicht an, das Organ, das als solches zu existieren aufgehört hat, gerichtlich zu Organhandlungen zu verurteilen, bevor durch eine Wiedereintragung in das Handelsregister die Rechtspersönlichkeit der Aktiengesellschaft und die Organqualität ihres Vertreters wieder hergestellt ist. Schutzwürdige Interessen werden dadurch in keiner Weise verletzt. Denn neben der Möglichkeit einer Wieder- eintragung einer solchen Gesellschaft auf dem Administrativwege steht dem Nichtigkeitskläger auch eine Verantwortlichkeitsklage gegen fehlbare Verwaltungsräte zu. Ob nicht sogar auf dem Beschwerdeweg direkt gegen die Eintragung einer nichtigen Auflösung einer Aktien- gesellschaft vorgegangen werden könne, kann dahin- gestellt bleiben, ebenso wie die weitere Frage, ob im vorliegenden Falle überhaupt ein Nichtigkeitsgrund ver- wirklicht sei. Demnach erkennt das Bunde8gericht : Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil des Obergerichts des Kantons Zürich vom 30. November 1937 im Sinne der Motive bestätigt~ Vergl. auch Nr. 28. - Voir aussi n° 28. V. PROZESSRECHT PROcEDURE Vgl. Nr. 15, 16, 20, 23. - Voir nOS 15, 16, 20, 23. Motorfahrzeugverkehr. N° 27. Hi5 VI. MOTORFAHRZEUGVERKEHR CIRCULATION DES vEHICULES AUTOMOBILES 27. Arrit da 1a. IN Seetion civUe d.u 8 mai 1935 dans la cause Wangar contre « ~a. BAloise ». Droit de priorite dans les localites. 1. Arr&e du 00n8eü !IAUral Wu 26 mars 1934 concernant les routes principales avec priorite de passage. Question de la Iegalite de rart. 2 disposant que, dans 100 localites, la priorite doit etre donnoo, a chaque' croisee, debouche et büurcation de routes, au conducteur qui vient de droite (question laissee ouverte). 2. Le conducteur debouchant d'une rue laterale sur une route de grand trafic doit dans tous les cas s'assurer qu'il peut exercer Ba prioriM de droite a l'egard d'un vehicule circulant sur la grande artern. Obligations du conducteur de ce demier vehicule. 3. Principes de la reparation en cas de dommage cause a un deten- teur par un autre detenteur (art. 39 LA). A. - A la sortie nord-est d'Avenches, en direction de Morat, la « route du Faubourg » rejoint, au sud, la route cantonale a grand trafic Lausanne-Berne, en formant avec elle un angle aigu. La route Lausaime-Berne est designee comme route principale par l'arrew du Conseil federal du 26 mars 1934. L'intersection des deux routes se trouve en de<;ä. des signaux de localiw. Dans l'angle, un immeuble masque la vue sur la- gauche en sorte que, pour un auto- mobiliste circulant sur la route du Faubourg, la route cantonale, denomnee a cet endroit {(Avenue Jomini», n'est visible, dans la direction d'Avenches, qu'au debouche sur ladite artere. Le 14 mai 1936, vers 22 h. 30, Emile Galley circulait a vive allure sur la route cantonale, en direction de Berne, au volant d'un camion appartenant aux Entreprises Electriques Fribourgeoises (EEF). Au meme moment, Henri Wenger, pilotant sa voiture Renault, debouchait 156)[otorfahrzeugverkehr. N0 27. de la rue

du Faubourg sur l'avenue Jomini dans l'intention de regagner A venches en tournant a gauche. Les deux routes etaient eclairees par des lampes de faible puissance. Wenger signala son arrivee en allumant et en eteignant ses grands phares. TI ralentit son allure, changea de vitesse et declara a la personne qui l'accompagnait : « C'est un contour dangereux ». Il leva egalement son indicateur de direction de gauche. TI prit son virage a environ deux metres de l'extremite d'une fouille pratiquee a la jonction des deux routes et il etait deja engage sur la route cantonale lorsque surgit le camion pilote par Galley. CeLui-ci bloqua ses freins, mais son vehicule vint neanmoins donner de l'avant dans le flanc gauche de l'automobile Wenger. Celle-ci parcourut encore une cinquantaine de metres depuis l'endroit du choc et s'arreta peu apres etre montee sur le trottoir de gauche et en etre redescendue. Le conducteur Wenger subit des blessures qui ont entraine pour lui une incapacite de travail temporaire. En outre, les deux vehicules furent gravement endommages.

B. - Par acte du 3 septembre 1936, Henri Wenger a ouvert action a « La Baloise », en sa qualite d'assureur des EEF, en concluant au paiement d'une somme de 6000 fr. a titre de dommages-interets et de reparation morale. La defenderesse a conclu a liberation et, s'etant fait ceder par les EEF les droits competant a ces dernieres du chef de l'accident, a conclu reconventionnellement au paiement d'une somme de 1022 fr. 95 representant le dommage cause au camion. Statuant le 28 janvier 1938, la Cour civile du canton de Vaud a partage la responsabilite a raison de deux tiers a la charge de Wenger et d'un tiers a la charge de Galley. Elle a fixe a 4410 fr. 15 le dommage cause par l'accident au demandeur, et a 1022 fr. 95 le dommage eprouve par les EEF. Partant, elle a condamne la defenderesse a payer au demandeur la somme de 1470 fr. 05 (1/3 de 4410 fr. 15), et le demandeur a payer a la defenderesse la somme de 682 fr. (2/3 de 1022 fr. 95), les deux sommes portant interet a 5 % des le 1^{er} avril 1936. Elle a compense les depens.

Motorfahrzeugverkehr. N^o 27. 157 C. - Par acte depose en temps utile, le demandeur a recouru en reforme au Tribunal federal contre cet arret, en reduisant toutefois ses conclusions a la somme de 4410 fr. 15. La defenderesse, de son cote, a recouru par voie de jonction en reprenant ses conclusions liberatoires et reconventionnelles. Oonsidérant en droit : 1. - Le demandeur Wenger, conduisant le vehicule venant de droite, pretend se mettre au benefice de la priorite de passage. Cette priorite lui appartenait en effet au regard de l'art. 2 de l'arrete du Conseil federal, du 26 mars 1934, concernant les routes principales avec priorite de passage. Tandis que l'art. 27 al. 2 LA confere le droit de priorite au vehicule automobile qui circule sur une route designee comme principale - telle la route Lausanne-Berne -, l'art. 2 de l'arrete du Conseil federal dispose que, dans les localites, la priorite doit etre donnee, a chaque croisee, debouche et bifurcation de routes, au conducteur qui vient de droite. Or, en l'espece, l'accident s'est produit a l'interieur de la localite d'Avenches. On peut, il est vrai, avec la Cour de cassation (RO 61 I 216; cf. aussi STREBEL, comment., art. 27, note 18), mettre en doute la legalite de la disposition precitee. Toutefois, meme si l'on devait denier toute valeur a cette regle, on n'en amverait pas moins a confirmer le depart. des responsabilites opere par la Cour cantonale. La question soulevee peut donc rester indecise. 2. - Selon une jurisprudence constante qui se precise de plus en plus, le conducteur au benefice de la priorite de passage ne doit pas se confier a son droit et s'engager dans la croisee sans prendre garde, mais il doit user des precautions commandees par les circonstances et imposees par les autres regles de la circulation (RO 58 II 369 ; 61 I 216, arret de la Ire Section civile du 15 fevrier 1938 dans la cause Bernasconi c. Falk, consid. 3). En particulier, le conducteur qui debouche d'une rue laterale pour s'engager sur une route a grand trafic doit s'assurer qu'il

Motorfahrzeugverkehr. N0 27. peut exercer Sa.,, priorite de droite a l'egard d'un vehicule circulant sur la. grande artere. ((En effet, declare la Cour de cassation dans l'arret Wyler du 24 mai 1937 (RO 63 I 126), les motifs qui ont conduit dans certaines conditions a designer comme route principale une route de' grande circulation, avec cette consequence que meme l'auto- biliste qui vient de gauche sur cette chaussee a la priorite sur celui qui debouche d'une voie laterale, ces motifs obligent egalement, dans des circonstances analogues, le conducteur . qui debouche sur une route de grande circu- lation a l'observation d'une prudence particuliere (quand bien meme cette route n'aurait pas ete designee comme route principale ou quand bien meme cette qualification ne jouerait en principe aucun role parce qu'on se trouve a l'interieur d'une localite, art. 2 de l'arrete precite). On ne saurait raisonnablement exiger de l'automobiliste qui cir- cule sur une route de grand trafic qu'il freine assez forte- ment a chaque debouche de rues pour etre toujours en mesure de laisser le passage au vehicule qui vient de droite. C'est au contraire au conducteur de ce dernier, malgre son droit de prlorite, de moderer' son allure comme le pres- crivent les art. 25 al. 1. et 27 al. 1 LA. Ce n'est qu'une fois qu'il se sera engage sur la route avec toute la prudence voulue, au point qu'il aura pu l'embrasser d'un regard, qu'il pourra exercer son droit de priorite, a condition que celui qui roule a une allure normale sur la grande artere puisse encore lui laisser le passage. Cette maniere de se comporter est, en pratique, celle de tout automobiliste raisonnable. Il faut en faire une regle si l'on veut que la circulation sur les grandes arteres puisse se faire sans heurts. » La Ire Section civile ne peut que se rallier aces considerations (cf. aussi l'arret Bernasconi precite). Il apparait, au vu de ces principes, que le demandeur a circule d'une maniere extremement imprudente. Sans doute a-t-il donne des signaux lumineux avant de s'en- gager sur la grand'route. Mais cette mesure etait en bonne partie inefficace, etant donne l'eclairage existant a cet Motorfahrzeugverkehr. N0 27. 159 'endroit. Elle n'etait entout cas pas propre a indiquer nettement aux usagers de la route cantonale la distance exacte a laquelle se trouvait le vehicule qui allait debou- cher de la rue du Faubourg. Quoi qu'il en soit, le conduc- teur qui donne un signal ne doit pas compter d'une maniere absolue que celui-ci sera compris. Il doit au contraire, aux endroits connus comme dangereux, prendre toutes les autres mesures de precaution propres a eviter un accident. Le demandeur parait de plus avoir ralenti son allure, puisqu'il a change de vitesse avant d'aborder le tournant apres avoir declare a sa compagne qu'il s'agissait d'un « contour dangereux». Toutefois, apres la collision, la voiture de Wenger a parcouru une cinquantaine de metres apres etre meme montee sur un trottoir ; cette circonstance - meme si l'on tient compte de la poussee provoquee par la rencontre' avec le camion - prouveque la vitesse du demandeur etait encore appreciable. La conducteur de l'automobile a enfinactionne son ({ signofil ». Mais, ce fai- sant, il etait loin d'avoir 'USB de la prudence particuliere qu'on peut exiger de l'automobiliste qui debouche d'une rue laterale sur une route agrand trafic, meme s'il a la priorite La demandeur, qui connaissait parfaitement les lieux, ainsi qu'en fait foi le propos adresse a sa compagne, savait que la vue est masquee par l'immeuble se trouvant dans l'angle forme par les deux routes et qu'il ne pouvait donc apercevoir un vehicule venant d'Avenches qu'une fois engage dans le bifurcation. D'autre part, l'auto- biliste quidebouche dela rue du Faubourg sur l'avenue J omini pour prendre a gauche et remonter en ville doit prévoir qu'a un moment donne - sans meme parler ici des fouilles pratiquées a l'intersection des routes - il va pratiquement barrer avec son vehicule toute la chaussee. Ces circonstances imposaient au demandeur de deboucher sur la route cantonale a une allure assez reduite pour qu'il put -a tout instant s'arreter sur place. La vue etant libre a droite, il pouvait concentrer son attention a gauche. Au lieu da cela Wenger s'est engage dans la

bifurcation en AB 64 II - 1938 11 Motorfahrzeugverkehr. N° 27. omettant complMement de s'assurer qu'il pouvait exercer son droit de priorite sans creer un danger. De plus, il a serre le tonnant (art. 26 a1. 2 LA), augmentant encore ainsi le risque de eollision. Il y a donc lien de retenir a sa charge une lourde faute, meme si l'on admet qu'il avait effective- ment la priorite. D'auire part, le conducteur du camion, qui connaissait aussi les lieux, n'a pas non plus circule regulierement. n devait redoubler d'attention a l'approche de la bifur- cation qu'il savait dangereuse. Il pouvait en effet s'at- tendre a la survenance d'un vehicule auquel il etait tenu en principe de ceder le passage. Il devait en tout cas reduire son allure. L'instruction n'a pas permis, il est vrai, d'eta- blir la "itesse du camion (solution de l'allegue 2) et le juge penal a aequitte le eondueteur Galley. Toutefois, appre- ciant les elements dont elle disposait, la Cour eantonale eonclut, d'une maniere qui lie le Tribunal fMeral, que Galley « roulait a une allure excessive eu egard aux con- ditions locales », et elle evalue. cette vitesse a 50 km /h. Or l' art. 43 a1. 1 du RE de la LA dispose que les vehicules automobiles lourds ne doivent pas depasser la vitesse de 30 km /h dans les localites. La reecourante jointe ne pre- tend pas que le vehicule de son assuree ne fiit pas un vehi- eule lourd au sens de eette disposition (cf. eneore l'art. 2 al. 2 litt. b RE). Des lors, meme si l'on fait abstraction de la prudence particuliere eQmandee par les eonditions locales, la vitesse du camion etait nettement exageree. Pour apprecier les fautes respectives des deux eondueteurs, il faut s'en tenir a l'interpretation restrictive de l'art. 2 de l'ordonnance du Conseil federal du 26 mars 1934. A cet egard, la faute du demandeur qui debouchait de la rue laterale, sans prendre les preeautions voulues et en serrant le tournant, apparait plus grave que eelle de Galley qui circulait avec son camion a une allure trop rapide. n se j ustifie donc de partager la responsabilite a raison de deux tiers a la charge du demandeur et d'un tiers a la charge de Galley. C'est aussi bien la conclusion a laquelle est parvenue la Cour cantonale apres avoir procede a une MotorfahrzeugverJrehr. N° 27. 161 ,inspection des lieux. Or le Tribunal federal ne s'eearte pas sans raisons imperieuses de l'appréciation des fautes telle qu'elle a ete faite par les premiers juges informes des eon- ditions locales. Sur ce point, tant le reecours par voie de jonction que le reecours principal doivent donc etre rejetes. 3. - Il doit en etre de meme en ce qui eoncerne la repa- ration du dommage. Lorsqu'un detenteur cause un dommage corporel a un autre detenteur, la responsabilite est reglee d'apres la loi sur la circulation. Quant au dommage materiel, il est regle d'apres le code des obligations (art. 39 LA). n n'est pas necessaire de decider si la premiere phrase de cette disposition renvoie a l'art. 37 ou ne vise pas plutöt l'art. 38 a1. 2 (STREBEL, comm. art. 39 note 6). Car, dans les deux cas, c'est d'apres les memes priniepes qu'on doit apprecier les consequences de fautes reeiproques, soit en l'espece la faute du ootenteur de l'automobile, d'une part, et celle du eondueteur du camion, d'autre part. Cette d.erniere faute est direetement opposable au detenteur du vehicule conduit par Galley, soit done les EEF; il a en effet eM juge que si, dans le cas de l'art. 39 LA, le detenteur n'est responsable du dommage materiel cause par le conducteur qu'autant que celui-ci est. en faute, a tous autres egards les regles des art. 37 ss LA sont exclusivement applicables notamment pour la qllestion de la mesure -dans laquelle le detenteur repond pour la personne qu'il emploie au ser- vice du vehicule ou qu'il autorise a le conduire, le detenteur n'etant pas recevable a fournir Ja preuve liMratoire reservee a l'art. 55 CO (arret Bernasconi, RO 64 II 48). Dans ces conditions, la repartition du dommage operee par la Cour can.tonale ne souleve aucune objection. Le de- mandeur n'a pas contesM a Ja defenderesse le droit de reclamer Ja reparation du dommage subi par les EEF. Par ces motifs, k Tribunal f6Ural rejette les deux recours et confirme l'~ rendu le 28 jan~ vier. 1938 par la Cour eivile du Canton da Vaud.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.