

## BGE 72 II 217

Bundesgericht (BGE), 1946-01-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_72\\_II\\_217](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_72_II_217)

FR: ATF 72 II 217

IT: DTF 72 II 217

### Volltext

216 Motorfahrzeugverkehr. N° 36. 33 ans au jour de l'accident, mere de quatre emants de deux a, nem ans, sans fortune, n'etant pas proprietaire du domaine qu'exploitait son mari et qui lui etait afferme par le pere Erni. La ferme se trouve, d'apres un inspec- teur meme de la compagnie, dans un etat de delabrement oomplet. Apremiere vue, la demanderesse ne devait donc pas avoir grande chance de se remarier. Cependant, il faut oonsiderer qu'a, la campagne, une veuve avec de jeunes emants peut difficilement demeurer seule a, la tete d'une exploitation agricole et qu'ainsi la probabiliite de remariage est plus grande dans ce oas. En revanche, le . risque est plus grand aussi que la femme, oontrainte dans une oertaine mesure a, oheroher un nouvel epoux, ne fasse pas un mariage heureux, meme du point de vue materiel. A oet egard, on doit oonsiderer que Willy Erni etait doue de qualites partioulieres ; le Tribunal oantonale dit de l~ qu'il etait un « homme vaillant, robuste et grand travail- leur », qui avait encore la possibilite de developper son exploitation agricole et ses transports. Il n'est toutefois pas necessaire de decider si une re duo- tion se justifie en raison de la probabilite du remariage de dame Erni et si le Tribunal federal pourrait y prooeder alors que ce moyen n'a pas ete invoque devant la juri- diction cantonale. En effet, cette re duo- tion n'aurait en tout ca.s jamais depasse ni meme atteint 20 % du capital alloue, soit une somme de 3000 a, 40~0 Ir. Or, selon oe qui precMe (considerant sur le dommage), c'est une somme de 23 129 fr., au lieu de 20 139 fr. 84, qui doit en realite etre acoordee a, dame Erni 'pour perte de soutien. Si l'on y ajoute les 4000 fr. pour tort moral, l'indemnite totale se monte dono a, 27 129 fr., o'est-a,-dire a, un montant d'en- viron 3000 fr. plus eleve que celui qu'a fixe la juridiction cantonale (24140 fr.) et que le Tribunal federal ne peut depasser.

Motorfahrzeugverkehr. N0 37. 217 37. Arret de Ia Je Cour eivlle du ler julllet 1946 dans la cause Asslcuratriee Jtallana, Compagnie d'assurances contre les accl- dents contre PanI Maillard. OirculatWn routiere. 1. Objet de Z'assurance-reapoti8abilite oWil6 (art. 48 LA). La. res- ponsabilite contre les consequences de Iaquelle le detenteur d'un vehicule A moteur est assure par l'assurance-responsabiIite obliga.toireest Ia. responsabilite instituee par les arte 37 sv. LA pour les dommages causes« par suite de l'emploi d'un vehicule A moteur». 2. Emtploi d'un vehicule a moteur au Sen8 de l'art. 37 LA. TI y a emploi d'un vehicule A moteur lorsque ses organes proprement mecaruques, nota.mment le moteur et les pha.res, sont en action, ou du moins - s'ils ne le sont pas - lorsque l'accident, consi- dere dans son ensemble, reste du au danger special cree par le fonctionnement de ces organes. Rejet du critere de Ia. mise en circulation. Confirma.tion de Ia. j~prudence. Motorfah'l'Zeugverke1vr

• 1. Gegen8tand der Haftpflichtversicherung (Art. 48 MFG). Die Haftung, gegen deren Folgen der Motorfahrzeugha.lter durch die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung ver- sichert ist, ist die durch Art. 37 MFG begründete Haftung für den « durch den Betrieb eines Motorfahrzeuges» verursachten Schaden. 2. Betrieb eines Motorfahrzeuges im Sinne von Art. 37 MF'G. Im Betrieb befindet sich ein Motorfahrzeug, wenn dessen maschi- nelle Einrichtungen im eigentlichen Sinne, insbesondere der Motor

und die Schlieinwerfer, in Funktion sind, oder, sofern dies nicht der Fall ist, doch der Unfall in seiner Gesamtheit betrachtet auf die durch die Betätigung dieser Einrichtungen geschaffene besondere Gefahr zurückzuführen ist. Ablehnung des Kriteriums der Inverkehrsetzung. Bestätigung der Rechtsprechung. Circolazione stradale. 1. Oggetto dell'assicurazione contro la responsabilità civile (art. 84 LCA). La responsabilità, contro la cui conseguenza e obbligatoriamente assicurato il detentore d'un autoveicolo, e la responsabilità prevista dall'art. 37 LCV per i danni causati « col far uso di un autoveicolo ».

2. 1) Iso d'un autoveicolo a' sensi dell'art. 37 WV. Si usa un autoveicolo, quando i suoi organi meccanici in senso vero e proprio, specialmente il motore e i freni, sono in azione, se non lo sono, quando l'infortunio, considerato nel suo complesso, e dovuto al pericolo spooliale creato dal funzionamento di questi organi. Rigoito del criterio della massa in circolazione. Conferma della giurisprudenza. Ä. - Le 30 septembre 1942, vers 20 h. 15, Paul Maillard, qui avait travaillé durant la journée dans les mines du 218 Motorfahrzeugverkehr. N° 37. Val Ferret, descendait a velo la route d'Orsieres pour rentrer chez lui. Arrive au liameau de Prayon, il se jeta contre un camion qui stationnait sans lumiere an bord de Ta route. Ce camion appartenait a Charles Comte, a Sion. Le chauffeur Morard l'avait laisse a cet endroit, apres avoir fait le meme jour difierents transports dans la region d'Orsieres; Maillard fut releve avec une fracture du bassin et diverses cotes enfoncees. Il dut etre hospitalise jusqu'a fin mars 1943. Depuis lors, il fut soigne a domicile. Ce n'est qu'a fin mai 1944 qu'il recouvra sa pleine capacite de travail. Jusqu'a ce moment-la, la Caisse nationale suisse d'assurance en cas d'accidents lui versa les allocations legales sur la base des rapports medicaux. Contre la suspension des versements des 1e et 2e juin 1944, Maillard a recouru au Tribunal federal des assurances, alleguant une invalidite permanente. Le recours a ete rejete. Une enquete penale a ete ouverte contre le chauffeur Morard, qui a ete declare coupable d'infraction a l'art. 19 LA (defaut d'eclairage), d'entrave a la circulation publique (art. 237 CP) et de lesions corporelles par negligence (art. 125 CP), et a ete condamne a 200 fr. d'amende. La demande d'indemnite de Maillard a ete renvoyee au for civil. B. - Par exploit du 16 mai 1944, Paul Maillard a intente action, en vertu de l'art. 49 LA, al'Assicuratrice Italiana compagnie aupres de laquelle le detenteur du camion etait assure contre les consequences de Sa responsabilite civile. TI reclamait paiement d'une somme de 27754 fr., comprenant la reparation de son invalidite permanente estimee a 20 % et une indemnite pour tort moral de 3000 fr. Les experts commis par le tribunal ayant conclu a l'absence d'invalidite, le demandeur a renonce a reclamer des dommages-interets mais a porte a 5000 fr. sa demande de satisfaction. Statuant le 8 fevrier 1946, le Tribunal cantonal du Valais a admis l'action a concurrence de 3000 fr. TI considere que le camion de Comte etait « en emploi » au moment de Motorfahrzeugverkehr. N° 37. 219 l'accident, parce que, etant amte sur une route de montagne, il constituait un danger special par son seul volume, sans compter qu'il etait gare a gauche et n'etait pas eclaire comme le prescrit l'art. 39 du reglement d'execution de la LA. O. - Contre cet arret, la defenderesse recourt en reforme au Tribunal federal en concluant au rejet total de la demande. Le demandeur conclut au rejet du recours et a la confirmation de l'arret attaque. Considerant droit: 1. - Le demandeur exerce contre la defenderesse Faction directe prevue par l'art. 49 LA. Il s'agit d'abord de savoir quelle est la nature de la responsabilite contre les consequences de laquelle le detenteur est assure. Tout detenteur d'un vehicule a moteur est tenu de contracter une assurance-responsabilite civile. Le permis de circulation ne lui est delivre que s'il justifie de la conclusion de ce contrat (art. 7 LA). Mais l'assurance n'est obligatoire que pour la responsabilite definie par la loi. Or cette responsabilite est restreinte, selon l'art.

48 LA, aux «dommages causes par l'emploi du vehicule». Le texte allemand se sert ici du mot «Gebrauch», et non du mot «Betrieb» comme a l'art. 37, tandis que le texte franc;ais parle dans les deux articles d'« emploi». Cependant les travaux legislatifs et la disposition meme du titre pre- sidentiel de la loi, avec ses deux principaux chapitres: « responsabilite civile » et «assurance », ne permettent pas de douter que la responsabilite qui est ici visee est celle du detenteur selon l'art. 37 sv. LA, o'est-a-dire la responsabilite pour le dommage cause « par suite de l'emploi d'un vehicule a moteur» (« durch den Betrieb»). C'est en ce sens que se prononcent tous les auteurs (STREBEL, Comment. notes 14 et 16 a l'art. 48; STADLER, Comment., A I a l'art. 48; ÜFRINGER, Schweizerisches Haftpflichtrecht, II p. 853; Bussy, Comment., note 7 a l'art. 48 LA). !!O Motorfahrzeugverkehr. N° 37. Les conditions generales pour l'assurance-responsabilite civile des vehicules a moteur, adoptees par les compagnies suisses d'assurances et approuvees par les offices des automobiles, sont etablies en consequence: «Le present contrat couvre le detenteur du vehicule a moteur designe dans la polie, jusqu'a concurrence des maxima convenus, contre les reparations civiles auxquelles il est tenu en vertu de la legislation sur la responsabilite civile, en cas de mort d'homme, de lesions corporelles, ou de degats materiels causes par l'emploi (en allemand, « Betrieb ») de ce vehicule. » Il n'est pas douteux qu'en cas d'accident de ce genre, l'indemnite pour tort moral prevue par l'art. 42 LA est aussi couverte par l'assurance. Le demandeur ne pretend pas que le contrat passe entre la defenderesse et le detenteur du camion ait regle d'une facon partiouliere l'assurance-responsabilite civile. Des lors, il faut partir de l'idée que la defenderesse n'assure que la responsabilite civile instituee par la loi sur la circulation, en sorte qu'elle ne peut etre revoquee, sur la base de cette assurance, que pour le dommage cause au demandeur «par suite de l'emploi» du camion de Comte. 2. - D'apres la jurisprudence du Tribunal federal, il y a «emploi» (« Betrieb») d'un vehicule a moteur lorsque ses organes proprement meoaniques, notamment le moteur et les phares, sont-en action (RO 63 II 269 et 342) ou du moins - s'il ne le sont pas - lorsque l'accident, considere dans son ensemble, reste du au danger special cree par le fonctionnement de ces organes (RO 64 II 240). Cette jurisprudence a ainsi, avec la grande majorite des auteurs suisses, rejete le critere de la mise en circulation dans l'interpretation de la notion d'emploi d'un vehicule a moteur. Selon ce critere, une fois le vehicule introduit dans la circulation et soumis a ses regles, il est « en emploi » aussi longtemps qu'il n'a pas termine sa course et n'est pas retire de la voie publique; il importe peu qu'il soit en mouvement ou stationne, que son moteur ou ses autres organes mecaniques soient en marche ou arretes. Mais Motorfahrzeugverkehr. N° 37. 2!! cette interpretation est incompatible avec l'idée qui est a la base des art. 37 sv. LA, de meme qu'avec la terminologie de la loi. C'est le danger propre au vehicule a moteur qui a conduit le legislature a instituer pour le detenteur une responsabilite plus severe que celle qu'il encourait en vertu du droit commun. Ce danger provient essentiellement de l'auto-propulsion rapide d'un vehicule generalement assez lourd a l'aide de forces qui se developpent dans ce vehicule lui-meme. Lors donc que la loi parle de l'emploi d'un tel vehicule, elle a sans doute en vue un mode d'utilisation au rapport avec la propulsion meoanique. Le legislature n'ignorait certes pas que le vehicule a moteur peut etre la cause de dommages ou le risque propre lie a son emploi ne joue pas de role. Pour des dommages de ce genre, il ne se justifiait pas de deroger aux regles de l'art. 41 CO. Si la responsabilite causale a ete introduite, o'est uniquement pour le risque specifique du vehicule a moteur. Il en faut necessairement tenir compte dans l'interpretation des conditions posees par l'art. 37 LA. D'autre part, il y a lieu de considerer les termes differents dont se sert le texte allemand de la loi aux art. 1er, 37 et

48 pour désigner la mise en service du véhicule à moteur. L'expression toute générale de « Verwendung » (utilisation), qui figure à l'art. 1<sup>er</sup>, s'explique par le fait que les règles de circulation édictées par la première partie de la loi trouvent leur application, que le véhicule à moteur soit en marche ou qu'il soit à l'arrêt: dans un cas comme dans l'autre, il exerce une influence sur la circulation. L'emploi, à l'art. 37, du mot « Betrieb » qui évoque une idée de mouvement, montre que ce n'est pas la seule présence du véhicule à moteur sur les voies de circulation qui donne lieu à la responsabilité spéciale, mais le fait qu'il est en marche, c'est-à-dire que les forces qu'il développe sont en activité en vue de sa propulsion. Quant au terme de « Gebrauch », auquel recourt l'art. 48 LA à propos de l'obligation qu'a le détenteur de contracter une 222 Motorfahrzeugverkehr. N° 37. assurance-responsabilité civile, on a vu qu'il doit s'entendre au sens de « Betrieb », l'assurance obligatoire ayant pour but de couvrir la responsabilité instituée par l'art. 37 (consid. I). Les textes français et italien qui parlent d'« emploi », d'« uso », à l'art. 37 comme à l'art. 1<sup>er</sup>, sont moins précis que le texte allemand, mais ne permettent nullement de supposer que le législateur voulait englober dans la responsabilité causale d'autres risques que ceux qui l'avaient amené à instaurer cette responsabilité. D'ailleurs, le critère de l'emploi mécanique n'implique pas nécessairement, comme le veut OETTINGER (op. cit. H, 854/855), que l'art. 37 LA s'applique dans le cas seulement où le risque propre au véhicule à moteur s'est effectivement réalisé dans l'accident. On peut admettre que lorsque le dommage se produit pendant que le véhicule est en mouvement ou le moteur en marche, le lésé n'a pas à prouver en outre que l'accident est dû au risque spécifique du véhicule à moteur. Mais il faut tout le moins que cette relation soit possible, ce qui est en principe exclu lorsque le véhicule n'est pas (« im Betrieb »), qu'en particulier son moteur est arrêté et le courant électrique coupé. Toutefois encore, selon que l'on prévoit l'arrêt Zurich c. Fiacher du 12 juillet 1938 (RO 64 II 240), il n'est pas nécessaire que les forces développées par le véhicule à moteur soient en activité au moment même de l'accident ; il suffit qu'immédiatement auparavant, le véhicule en marche ait exercé une influence sur la circulation et ait ainsi, par le risque propre qu'il représentait, contribué à causer l'accident, par exemple à la suite d'un brusque arrêt.

3. - Dans le cas particulier, le camion conduit par Morard était, depuis un certain temps déjà, arrêté au bord de la route, tous feux éteints. S'il a modifié pour le demandeur les conditions de la circulation, ce n'est pas par son « emploi » au sens qui vient d'être défini. Le risque propre au véhicule à moteur n'a nullement contribué à causer l'accident, car n'importe quelle autre voiture, un char agricole ou même une remorque détachée (qui, comme Motorfahrzeugverkehr. N° 37. 223 telle, ne constitue pas un véhicule à moteur), aurait présenté pour la circulation le même danger. La Cour cantonale relève qu'il était spécialement dangereux d'arrêter un camion au bord d'une étroite route de montagne. Cela est vrai, mais n'a rien à voir avec le risque pour lequel l'art. 37 LA a institué la responsabilité causale. Il faut en dire autant du fait que le chauffeur a violé l'art. 39 RLA en omettant d'allumer les feux de position. Toute violation d'une règle de la circulation n'engage pas la responsabilité particulière du détenteur d'un véhicule à moteur ; il faut pour cela qu'il y ait emploi de son véhicule au sens de l'art. 37 LA. Les feux de position prescrits par l'art. 39 RLA sont précisément destinés à indiquer le stationnement d'un véhicule qui n'est pas « im Betrieb ». Il y aurait contradiction à considérer que, par l'omission d'allumer les feux de position, le véhicule serait « employé ». Si par cette omission certainement illicite et imputable à faute, le chauffeur a causé ou contribué à causer l'accident survenu au demandeur, celui-ci pouvait intenter action à la fois contre le détenteur lui-même en sa qualité d'employeur de Morard et contre ce dernier directement, en vertu

des art. 41 et 55 CO. Mais il ne pouvait reheroher la defende:tesse qui n'assurait le détenteur que oontra les oonsequences de la responsabilite speoiale instituee par l'art. 37 LA. Par cea moti/a,le Tribunal fedbal prononce : Le recours est admis, l'arret attaque est annule et la demande rejetee.

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