

BGE 81 II 554

Bundesgericht (BGE), 1955-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_81_II_554

FR: ATF 81 II 554

IT: DTF 81 II 554

Regeste

Regeste Betrieb eines Motorfahrzeugs, Art. 37 MF G. 1. Der Begriff des Motorfahrzeugs umfasst auch den Anhänger, der an dieses angehängt ist (Erw. 1). 2. Verliert ein Motorfahrzeug während der Fahrt einen Bestandteil und verursacht dieser einen Unfall, so haftet der Halter mindestens dann nach Art. 37 MFG für den Schaden, wenn der Unfall sich kurz nach dem Verlust ereignet hat (Erw. 2).

Regeste Emploi d'un véhicule automobile, art. 37 LA. 1. La notion de véhicule automobile englobe la remorque attelée à un tel véhicule (consid. 1). 2. Lorsque, pendant sa marche, un véhicule automobile perd une pièce qui cause un accident, le détenteur répond du dommage en vertu de l'art. 37 LA, du moins si l'accident s'est produit peu après la perte (consid. 2).

Regesto Uso d'un autoveicolo, art. 37 LA. 1. La nozione di autoveicolo abbraccia anche il rimorchio ad esso agganciato (consid. 1). 2. Se strada facendo un autoveicolo perde un accessorio e se questo causa un infortunio, il detentore risponde del danno in virtù dell'art. 37 LA, almeno quando l'infortunio si è prodotto poco tempo dopo la perdita (consid. 2).

Erwägungen

E. 1

L'accident a été causé par la remorque. Or, prise isolément, une remorque n'est pas un véhicule à moteur. Mais, dans un train routier, elle devient une partie du véhicule auquel elle est attelée et l'accident causé par son emploi tombe sous le coup de l'art. 37 LA.

E. 2

La circulation du véhicule à moteur crée des dangers spéciaux qui proviennent essentiellement de son auto-propulsion rapide et des phénomènes qui en résultent: difficulté de s'arrêter et d'éviter des obstacles, défaut de stabilité, bruit, trépidation, etc. Ce sont ces risques propres au véhicule à moteur qui ont conduit le législateur à instituer pour le détenteur une responsabilité plus sévère que celle qu'il encourait en vertu du droit commun. Aussi BGE 81 II 554 S. 557 l'art. 37 LA est-il en tout cas applicable, d'après la jurisprudence du Tribunal fédéral, lorsque l'accident, considéré dans son ensemble, est dû au danger créé par le fonctionnement des organes proprement mécaniques d'un tel véhicule (RO 72 II 220, consid. 2; cf. également RO 78 II 163). Il n'est du reste pas nécessaire, pour qu'un risque soit spécifique, qu'il ne puisse provenir que d'un véhicule à moteur; il suffit que le danger provoqué par cette machine soit plus grand que celui qu'entraîne la circulation d'un véhicule à traction humaine ou animale. En l'espèce, la juridiction cantonale a nié que l'accident eût réalisé un risque spécifique engendré par l'utilisation d'un véhicule à moteur. Cette opinion est erronée. Sans doute se peut-il qu'une voiture hippomobile perde une pièce quelconque ou une partie de sa charge sans que le conducteur s'en aperçoive. Mais ce danger est sensiblement plus grand pour un véhicule à moteur. Sa vitesse et les trépidations

qu'elle provoque augmentent en effet le risque qu'une pièce du véhicule se détache ou que le chargement se disloque et qu'une partie tombe sur la route. De plus, le bruit du véhicule, celui du moteur en particulier, empêche généralement le conducteur de se rendre compte immédiatement de la perte. Il s'agit là, dès lors, d'un risque spécifique des véhicules à moteur. Pour que l'art. 37 LA soit applicable, il faut en outre qu'il y ait un rapport de causalité adéquate entre ce danger et le dommage. Cette condition est remplie. Il est évident, en effet, que la présence sur la route d'un corps relativement volumineux est dangereuse, surtout la nuit, et qu'elle est propre, d'après le cours ordinaire des choses, à provoquer des accidents tels que celui du recourant. Ainsi, les conditions requises par l'art. 37 LA sont réunies, de sorte que l'Assurance Mutuelle Vaudoise répond en principe du dommage subi par Borle et peut être actionnée directement par celui-ci (art. 49 al. 1 LA). On peut se demander si le rapport de causalité adéquate ne serait pas interrompu au cas où l'accident aurait eu BGE 81 II 554 S. 558 lieu longtemps après la perte de la rampe basculante, à un moment, par exemple, où, selon le cours normal des choses, cet obstacle aurait dû être écarté de la route (par un cantonnier ou par le conducteur du véhicule, une fois qu'il se serait aperçu de la perte). Mais il n'est pas nécessaire de résoudre cette question en l'espèce, puisque c'est quelques minutes après le passage du train routier que Borle a buté contre la rampe qui gisait sur la chaussée.

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