Urteilskopf

83 II 414

56. Extrait de l'arrêt de la Ire Cour civile du 9 octobre 1957 dans la cause La Zurich, compagnie générale d'assurance contre les accidents et la responsabilité civile, et Olivares contre Gertrud et Kurt Weisskopf.
Regeste (de):
Haftung der Versicherungsunternehmungen, welche die durch ausländische Motorfahrzeuge verursachten Schäden zu decken haben. BRB vom 28. Juni 1948, Art. 5 Abs. 2.

Begriff der subsidiären Haftung im Sinne dieser Vorschrift.

Regeste (fr):
Responsabilité des entreprises d'assurances chargées de réparer les dommages causés par l'emploi de véhicules automobiles étrangers. Art. 5 al. 2 ACF du 22 juin 1948.

Dans quelle mesure cette responsabilité est-elle subsidiaire?

Regesto (it):
Responsabilità delle imprese d'assicurazione che devono riparare i danni cagionati dall'uso di autoveicoli esteri. DCF del 22 giugno 1948, art. 5 cp. 2.

Entro quali limiti detta responsabilità è sussidiaria?

Sachverhalt ab Seite 414

BGE 83 II 414 S. 414

Résumé des faits:
Le 24 août 1952, Giovanni Olivares, domicilié à Milan, roulait de Charrat à Saxon (Valais) dans sa voiture automobile,

BGE 83 II 414 S. 415

qui était pilotée par son épouse Joséphine Olivares. Roulant à vive allure, dame Olivares perdit la maîtrise de son véhicule, qui dérapa sur la route. Il fit deux ou trois zigzags d'une amplitude croissante et vint finalement heurter la voiture de Paul Gysin, qui, tenant sa droite, survenait en sens inverse à une allure d'environ 50 km/h. Gysin fut tué. Les autres occupants de la voiture, savoir Kurt Weisskopf et sa soeur Gertrud, furent grièvement blessés. Kurt et Gertrud Weisskopf ont actionné devant les tribunaux valaisans le détenteur Olivares ainsi que la Zurich, compagnie générale d'assurance contre les accidents et la responsabilité civile, prise en sa qualité de gérante des affaires résultant de la convention passée entre la Confédération et un groupe d'entreprises d'assurances conformément à l'art. 5 de l'ACF du 22 juin 1948 sur la réparation des dommages causés par des

véhicules automobiles étrangers. Le Tribunal cantonal du Valais a admis l'action.
Contre ce jugement, la Zurich et Giovanni Olivares ont recouru en réforme au Tribunal fédéral. Ils concluaient notamment à ce que l'action intentée à la Zurich fût rejetée dans la mesure où elle concernait le dommage matériel.

Erwägungen

Extrait des motifs:
La Zurich conteste que les conditions de sa responsabilité soient réunies. Elle relève que, selon l'art. 5 al. 2 de l'ACF du 22 juin 1948, dans la teneur que lui a donnée l'ACF du 21 octobre 1950, la réparation est subsidiaire et est accordée seulement si "les dommages ne doivent pas être couverts en vertu d'un contrat d'assurance contre les dommages par une entreprise d'assurances privée autorisée à opérer en Suisse". Or, soutient-elle, le préjudice subi par les demandeurs est couvert par la Bâloise, qui assurait Gysin contre la responsabilité civile et qui, dès lors, répond de la totalité du dommage solidairement avec le détenteur

BGE 83 II 414 S. 416

Olivares. L'assurance-responsabilité civile étant une assurance contre les dommages, la responsabilité subsidiaire instituée par l'art. 5 al. 2 de l'ACF du 22 juin 1948 (ci-après: ACF) n'est pas engagée. Elle ne le serait que si l'assureur de Gysin pouvait se prévaloir d'un motif de libération fondé sur l'art. 37 al. 2 ou 4 LA; mais cette condition n'est pas remplie. On peut invoquer à l'appui de cette thèse le texte de l'art. 5 ACF: la note marginale de cette disposition indique une "réparation subsidiaire"; en outre, l'assurance-responsabilité civile est effectivement une assurance contre les dommages au sens du titre II de la loi sur le contrat d'assurance (cf. art. 59 et 60 de cette loi). Mais l'interprétation proposée par la Zurich n'est pas la seule qui soit conciliable avec ces textes. En premier lieu, le dommage dont il est question à l'art. 5 ACF est évidemment celui de la victime de l'accident. Or ce n'est pas ce préjudice qui est couvert par l'assurance-responsabilité civile; même si le lésé a un droit direct contre l'assureur, celui-ci n'est garant que de la perte résultant pour l'assuré de la réparation due à la victime (cf. RO 79 II 408). On pourrait donc en conclure que les "contrats d'assurances contre les dommages" dont il est question à l'art. 5 al. 2 ACF sont uniquement ceux qui couvrent directement le préjudice subi par la victime de l'accident. Quant au moyen tiré de la note marginale, il n'est pas décisif. Même si l'on n'admet point la thèse de la Zurich, la réparation instituée par l'ACF n'en reste pas moins subsidiaire, puisqu'elle n'est due que si le dommage n'est pas directement couvert en vertu d'un contrat d'assurance passé avec une entreprise privée. En outre, la note marginale en question a été introduite en 1948, alors que l'obligation de réparer le préjudice n'existait pas si le lésé devait être indemnisé par un établissement officiel suisse d'assurances, tel que la Caisse nationale. Cette obligation était ainsi nettement plus subsidiaire que selon la version de 1950, ce qui explique l'accent porté sur ce caractère par la note marginale. Dans

BGE 83 II 414 S. 417

ces conditions, la solution doit être recherchée par l'interprétation systématique et téléologique de la loi. La thèse de la Zurich se heurte en premier lieu à l'art. ler ACF, qui, sous la note marginale "droit à la réparation", pose le principe général suivant: "Lorsqu'un dommage est causé en Suisse par un véhicule automobile immatriculé à l'étranger, le lésé peut en demander la réparation conformément aux dispositions du présent arrêté dans les limites des droits qui lui sont conférés par les art. 37 à 47 de la loi du 15 mars 1932." Or le principe de la

responsabilité solidaire des détenteurs et, partant, de leurs assureurs fait partie des droits que cette loi confère à la victime. La disposition de l'art. 5 ACF, qui figure sous le titre II relatif aux "modalités de la réparation", ne saurait sans de sérieux motifs être interprétée comme apportant une exception au principe général de l'art. 1er, d'autant moins que l'art. 5 al. 2 se réfère expressément à "la réparation prévue aux art. 1 et 2". En outre, l'argumentation de la Zurich est peu conciliable avec l'art. 54 LA. Selon cette disposition "le Conseil fédéral édicte les prescriptions régissant l'assuranceresponsabilité civile des véhicules étrangers". Il ne s'agit pas là d'une simple délégation, mais d'un mandat donné au Conseil fédéral d'instituer une assurance obligatoire pour les détenteurs de véhicules étrangers (STREBEL, Kommentar zum MFG, ad art. 54, rem. 2). Le message du Conseil fédéral du 12 décembre 1930, concernant un projet de loi sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles, ne laissait subsister aucune équivoque sur ce point: "L'assurance obligatoire, disait-il, doit comprendre les véhicules étrangers circulant temporairement en Suisse. Ainsi seulement les prétentions des lésés seront suffisamment garanties. Le projet fait face à cette nécessité" (FF 1930 II, p. 901). C'est dans ce sens également que le rapporteur français présenta le projet au Conseil national (cf. Bull. sténo 1931 CN p. 17). Ainsi, l'art. 54 LA signifie que les victimes d'un accident provoqué par un véhicule

étranger doivent être couvertes comme si celui-ci était immatriculé en Suisse. Or, en cas d'accidents causés par plusieurs véhicules, le principe de la responsabilité solidaire des détenteurs et de leurs assureurs est une garantie essentielle en faveur du lésé. Si l'on admettait la thèse de la Zurich, la victime serait, dans les cas tels que la présente espèce, acculée à la nécessité de diriger d'abord sa demande contre le détenteur suisse même si celui-ci paraît avoir des motifs sérieux pour contester sa responsabilité. Elle pourrait, il est vrai, actionner simultanément les deux assureurs au for de l'accident; mais elle s'exposerait alors à succomber contre l'un d'eux. En outre, si les deux détenteurs ont commis des fautes, le lésé devrait nécessairement intenter deux actions pour obtenir la pleine réparation de son tort moral. Certes, le Conseil fédéral a substitué à l'introduction d'une assurance obligatoire une couverture assumée par l'Etat avec le concours des assureurs suisses. Mais cette obligation de réparation ne saurait avoir une étendue sensiblement inférieure à celle qu'aurait eue l'assuranceresponsabilité civile prévue par la loi. On doit interpréter l'ACF dans le sens le plus conforme à la règle légale dont le pouvoir exécutif a été chargé d'assurer l'application. Aussi bien le Département fédéral de justice et police exposait-il dans sa circulaire du 2 juin 1947, à laquelle se réfère celle qu'il a envoyée à propos de l'ACF de 1948, que les intérêts des personnes lésées par un véhicule automobile étranger étaient "pleinement" sauvegardés. Ainsi, la thèse de la Zurich ne peut être admise. On doit interpréter restrictivement, à l'art. 5 al. 2 ACF, l'expression "dommages... couverts en vertu d'une assurance contre les dommages" et comprendre par ces derniers termes les assurances contre les dommages stricto sensu, lesquelles donnent au lésé un droit à la réparation fondé directement sur le contrat d'assurance (cf. LAMBERT DE VRIES, dans RSJ, 1948, p. 142 et 270). Mais, pour le reste, la victime a tous les droits qui découlent des art. 37 et suiv. LA. Dès

lors, en cas d'accident causé par un véhicule étranger et un véhicule suisse, la Zurich, pour le compte du consortium prévu par l'art. 5 al. 1 ACF, répond du dommage solidairement avec les détenteurs et l'assureur du détenteur suisse. Il en est de même de la réparation du tort moral, si le détenteur étranger ou une personne dont il est responsable a commis une faute (cf. art. 42 LA; RO 71 II 36). En l'espèce, il est constant que cette dernière condition est remplie. Dès lors, la Zurich est tenue, dans les limites fixées par l'art. 2 ACF, du dommage matériel et du tort moral subis par les demandeurs et il n'est pas nécessaire de rechercher préalablement si ce

préjudice doit être couvert en vertu de l'assurance-responsabilité civile de Gysin.