Urteilskopf

95 II 344

47. Arrêt de la Ire Cour civile du 14 octobre 1969 dans la cause Hodel contre Schneiter et La Neuchâteloise, ainsi que Jaques et l'Assurance mutuelle vaudoise contre les accidents.
Regeste (de):
Haftpflicht bei Unfall, an dem mehrere Motorfahrzeughalter beteiligt sind. Art. 58 ff. SVG.

1. Im Gegensatz zu Art. 38 MFG, der sich nur auf den Fall der Beteiligung mehrerer Halter an einem Unfall bezog, erfasst Art. 60 Abs. 1 SVG alle mit der Haftung eines Halters zusammentreffenden Fälle von Kausalhaftung und schafft keine vom gemeinen Recht abweichende Sonderregelung in dem Sinne, dass ohne Möglichkeit einer Entlastung auf den natürlichen Kausalzusammenhang zwischen der Betriebsgefahr des Fahrzeugs und dem Schaden abzustellen wäre. Art. 60 Abs. 1 SVG beschränkt sich auf die Regelung der Natur der Haftung, indem er an Stelle der blossen Anspruchskonkurrenz, die sich nach dem gemeinen Recht ergäbe, eine Solidarhaft vorsieht (Erw. I 1-5).

2. Sind mehrere Halter an einem Unfall beteiligt, so muss Art. 59 Abs. 1 SVG in dem Sinne ausgelegt werden, dass das schwere und ausschliessliche Verschulden des einen Halters den schuldlosen Halter von jeder Haftung befreit (Erw. I 6 u. 7).

3. Schweres Verschulden des Lenkers, der in angetrunkenem Zustand nachts mit abgenutzten Reifen mit einer Geschwindigkeit von über 100 km/St fährt und am Beginn einer wegen einer Hecke unübersichtlichen Kurve ein anderes Fahrzeug überholt (Erw. II).

4. Schuldlosigkeit des Lenkers, der nachts auf einer 9 m breiten Strasse nicht am äussersten rechten Fahrbahnrand fährt und nicht damit rechnen muss, in einer Kurve überholt zu werden (Erw. III).

Regeste (fr):
Responsabilité civile en cas d'accident où sont impliqués plusieurs détenteurs de véhicules automobiles. Art. 58 ss LCR.

1. A la différence de l'art. 38 LA qui ne visait que l'hypothèse où plusieurs détenteurs sont impliqués dans un accident, l'art. 60 al. 1 LCR, qui s'étend à tous les cas de responsabilités causales en concours avec la responsabilité d'un détenteur, ne crée pas un régime spécial qui, dérogeant au droit commun, serait fondé sans exonération possible sur la causalité naturelle entre le risque inhérent à l'emploi du véhicule et le dommage. L'art. 60 al. 1 LCR se borne à régler la modalité de la responsabilité, instituant une solidarité au lieu du simple concours d'actions qu'implique le droit commun (consid. I, 1 à 5).

2. Lorsque plusieurs détenteurs sont impliqués dans un accident, l'art. 59 al. 1 LCR doit être interprété en ce sens que la faute lourde et exclusive de l'un des détenteurs exonère de toute responsabilité le détenteur non fautif (consid. I, 6 et 7).

3. Faute grave commise par le conducteur pris de boisson qui circule de nuit à plus de 100 km./h. avec des pneus usés et qui entreprend un dépassement à l'entrée d'un virage où la visibilité est masquée par une haie (consid. II).

4. Absence de faute du conducteur qui, de nuit, ne roule pas à l'extrême droite de la chaussée, sur une route large de 9 m., alors qu'il n'avait aucune raison de s'attendre à être dépassé dans un tournant (consid. III).

Regesto (it):

Responsabilità civile nel caso di un infortunio in cui sono coinvolti più detentori di veicoli a motore. Art. 58 e segg. LCStr.

1. A differenza dell'art. 38 LA, che si riferiva solo al caso in cui più detentori sono coinvolti in un infortunio, l'art. 60 cpv. 1 LCStr. si estende a tutti i casi di responsabilità causale in concorso con la responsabilità di un detentore e non crea nessun regime speciale che, derogando dal diritto comune, sarebbe fondato senza la possibilità di un esonero sulla causalità naturale tra il rischio inerente del veicolo e il danno. L'art. 60 cpv. 1 LCStr. si limita a disciplinare la modalità della responsabilità, istituendo una solidarietà invece del semplice concorso d'azioni che implica il diritto comune (consid. I, 1 a 5).

2. Quando più detentori sono coinvolti in un infortunio, l'art. 59 cpv. 1 LCStr. deve essere interpretato nel senso che la colpa grave ed esclusiva d'uno dei detentori libera da ogni responsabilità il detentore senza colpa (consid. I, 6 e 7).

3. Colpa grave del conducente che, in stato di ebrietà, circola di notte ad oltre 100 km/h con pneumatici consumati e che opera un sorpasso all'inizio di una curva in cui la visuale è mascherata da una siepe (consid. II).

4. Assenza di colpa del conducente che, di notte, non circola all'estrema destra della carreggiata su di una strada larga 9 m., e che non ha alcun motivo d'attendersi di essere sorpassato in una curva (consid. III).

Sachverhalt ab Seite 346

BGE 95 II 344 S. 346

A.- Le 12 novembre 1961, un accident de la circulation s'est produit vers 1 h. 45 du matin sur la route Lausanne-Renens, au lieu dit Sous-Roche. Jean-Daniel Schneiter conduisait son véhicule, circulant en direction de Renens. Dame Gertrude Hodel avait pris place à ses côtés. La voiture de Schneiter était suivie par celle de Hans Hodel, mari de Gertrude Hodel. Hodel conduisait, ayant la femme de Schneiter et deux autres passagers dans sa voiture. A l'endroit de l'accident, la route, large de 9 m, était alors bordée à droite par un trottoir, à gauche par une voie de tramways non carrossable. Elle décrit une courbe à droite. Une haie, haute de 2 m., est plantée à l'intérieur de la courbe, à 3 m. 20 de la chaussée et restreint la visibilité. Une rangée de lampadaires est disposée à l'extérieur de la voie de tramways. Avant la courbe, Schneiter, qui circulait à 80-90 km/h., fut rejoint par Hodel, dont la vitesse était supérieure à 100 km/h. A l'entrée du virage, Hodel entreprit de dépasser, ce dont dame Hodel avertit Schneiter. Pour cela, il emprunta, dans le virage, la partie gauche de la chaussée et, alors qu'il était à peu près à la hauteur de Schneiter, il entra en collision frontale avec une voiture circulant en sens inverse, conduite par André Jaques. Sous l'effet du choc, sa voiture heurta la voiture de Schneiter. Hodel fut tué et dame Hodel, éjectée de la voiture Schneiter, grièvement blessée.
Lors de l'accident, Hodel était pris de boisson. Une analyse de sang a révélé une alcoolémie de 1,05 g‰. Lors du dépassement, Schneiter circulait sur la partie droite de la chaussée, soit à 2 m. 50 du bord droit de la chaussée et à 0 m. 50 à droite de la ligne médiane idéale.

B.- Par demande du 24 avril 1964, dame Gertrude Hodel a assigné Schneiter et son assureur contre la responsabilité civile, La Neuchâteloise, en paiement d'une indemnité de 226 000 fr. en principal. Les défendeurs ont conclu à libération. Ils ont appelé en cause et évoqué en garantie Jaques et son assureur contre la responsabilité civile, l'Assurance mutuelle vaudoise, aux fins d'être relevés par les appelés de toute somme qu'ils pourraient être condamnés à payer à la demanderesse.

Selon jugement du 27 mai 1969, la Cour civile du canton de Vaud a rejeté la demande, pour le motif que l'accident était dû à la faute grave et exclusive de Hodel, ce qui entraînait la libération du défendeur. Dame Hodel a formé contre ce jugement un recours en réforme dans lequel elle réduit sa prétention à 64 000 fr. Les défendeurs ont de leur côté formé un recours en réforme à titre éventuel, dirigé contre les appelés en cause et évoqués en garantie. Ils ont conclu au rejet du recours de la demanderesse. Les appelés en cause et évoqués en garantie ont conclu au rejet du recours formé contre eux par les défendeurs et déclaré s'en remettre à justice quant au recours de la demanderesse.

Erwägungen

Considérant en droit:
I

1. L'accident s'étant produit le 12 novembre 1961, la LCR est applicable à la responsabilité civile, tandis que les règles de circulation, au regard desquelles doivent être appréciées les fautes respectives, sont régies par la LA.

2. Le présent recours pose une question de principe, que la cour cantonale a tranchée sans aucune discussion et que la recourante ne remet pas en cause, savoir si, contrairement à la pratique adoptée sous l'empire de la LA, un détenteur peut s'exonérer de toute responsabilité en invoquant la faute lourde et exclusive d'un autre détenteur. Interprétant l'art. 38 LA, le Tribunal fédéral, en jurisprudence constante, a vu dans cette règle le fondement autonome d'une responsabilité solidaire purement causale. Le détenteur ne peut dès lors invoquer l'exonération instituée à l'art. 37 al. 2 LA, le détenteur d'un autre véhicule automobile qui a contribué à provoquer le dommage n'étant pas un tiers au sens de cette disposition (RO 62 II 309/310; 63 II 344; 86 II 190; arrêt Hirschberg c. Blanc, non publié en ce qui nous intéresse ici, du 20 février 1960). S'inspirant de STREBEL, Kommentar, n. 2 ad art. 38, cette pratique est critiquée par OFTINGER, Haftpflichtrecht, 1e éd., p. 958/9, 2e éd., p. 672 ss., et par G. GAROBBIO, RSJ 1961, p. 101. La question est de savoir si cette jurisprudence peut être maintenue sous l'empire de la LCR.

3. Le projet du Conseil fédéral opte pour la libération du

détenteur non fautif en cas de faute grave d'un autre détenteur. Le texte de l'art. 55 al. 1 du projet est clair: "Lorsqu'un accident est provoqué par plusieurs véhicules automobiles, les détenteurs tenus de réparer le dommage en vertu de l'art. 54 sont solidairement responsables envers le tiers lésé." Selon ce texte, la condition de la responsabilité solidaire est ainsi une responsabilité, fondée sur l'art. 54 du projet, qui correspond à l'art. 59 de la loi. Qu'aux termes de cette disposition un autre détenteur dont le véhicule a contribué à provoquer l'accident soit un "tiers" résulte de façon évidente du Message du Conseil fédéral: "un détenteur libéré en vertu de l'art. 54, 2e alinéa, ne peut donc faire l'objet de prétentions fondées sur l'art. 55, 1er alinéa" (FF 1955 II p. 53) et plus haut, page 47, le Message donne l'exemple suivant d'exonération de la responsabilité du détenteur: "en cas de faute exclusive d'un tiers (un automobiliste circulant d'une manière correcte est entraîné dans un accident par la faute grave d'un autre automobiliste, qui par exemple le dépasse imprudemment)". Toutefois cette intention, si

elle ressort clairement du projet, n'a pas trouvé son expression non équivoque dans le texte légal, qui ne diffère pas essentiellement de celui de l'art. 38 LA. Sans doute, lors des débats parlementaires, les rapporteurs des deux chambres ont-ils souligné que les modifications apportées au texte du projet par la commission du Conseil national ne touchaient pas au principe contenu dans le texte du projet et n'avaient qu'une portée rédactionnelle (voir GUINAND pour le Conseil national, Bull. sten. CN 1957 p. 230/231; MULLER pour le Conseil des Etats, Bull. sten. CE 1958 p. 121). Il n'en demeure pas moins que l'intention nettement affirmée du projet du Conseil fédéral, et que le législateur paraît avoir voulu faire sienne, n'a pas trouvé son expression claire dans le texte légal, dont le sens doit dès lors être dégagé par voie d'interprétation. Ainsi le professeur YUNG estime que le texte nouveau ne tranche pas la controverse, tout en semblant moins favorable à la thèse de la jurisprudence (La responsabilité civile d'après la loi sur la circulation routière, Genève 1962, p. 13 s. et 18).

4. Aux termes de l'art. 60 al. 1 LCR, "lorsque plusieurs personnes répondent d'un dommage subi par un tiers dans un accident où est en cause un véhicule automobile, ces personnes sont solidairement responsables".

BGE 95 II 344 S. 349

La condition de la solidarité est ainsi que "plusieurs personnes répondent d'un dommage", c'est-à-dire qu'une responsabilité est établie à la charge de chacune d'elles. Or cette responsabilité, l'art. 60 n'en indique pas le fondement, il la suppose établie et elle ne peut l'être qu'en vertu des règles fondant la responsabilité - une responsabilité causale au vu de l'al. 3 - pour chacune des personnes impliquées dans l'accident. Il faudra donc se référer aux dispositions légales instituant la responsabilité soit des entreprises de chemins de fer, soit du détenteur d'animaux, soit du propriétaire d'ouvrage, soit enfin du détenteur d'un véhicule automobile, selon que les autres personnes impliquées le sont respectivement à l'un de ces titres. Cela conduit, lorsque plusieurs détenteurs sont en cause, à se référer aux art. 58 et 59 LCR (RO 95 II 337). Ainsi l'art 60 n'est pas une règle autonome instituant une responsabilité aggravée en cas d'accident où plusieurs véhicules sont en cause. Il se borne à régler la modalité de cette responsabilité, instituant une solidarité au lieu du simple concours d'actions qu'implique le droit commun. Sous l'empire de la LA, la jurisprudence interprétait au contraire l'art. 38 comme instituant une responsabilité solidaire fondée sans exonération possible sur la causalité naturelle entre le risque inhérent à l'emploi du véhicule et le dommage. Une solution différente était contraire, selon cette pratique, au principe de la pure causalité, fondement de la responsabilité du détenteur.

5. Cette thèse était soutenable sous l'empire de l'art. 38 LA, qui ne visait que l'hypothèse où plusieurs détenteurs - et personne d'autre - étaient impliqués. On pouvait alors voir dans l'art. 38 LA l'institution d'une responsabilité solidaire reposant sans exonération possible sur la pure causalité naturelle. Toutefois, comme le relève OFTINGER, op.cit., 2e éd., p. 674, l'art. 60 al. 1 LCR - fondant dans un même alinéa les alinéas 1 et 3 du projet - ne vise pas seulement cette hypothèse. Il s'étend à tous les cas de pluralité de responsabilités causales en concours avec la responsabilité d'un détenteur. Or il est évident que s'agissant, par exemple, de la responsabilité d'un détenteur d'animal, du chef de famille, d'un propriétaire d'ouvrage - état de la route - l'art. 60 al. 1 n'entend pas créer un régime spécial, fondé sans exonération possible sur la causalité naturelle,

BGE 95 II 344 S. 350

dérogeant au droit commun. Il suppose au contraire que la responsabilité respective de chacune de ces catégories de personnes est établie, au vu des règles propres à chacune d'elles, avec les exculpations instituées par la loi. Or l'art. 60 ne fait aucune différence entre les responsabilités. Il ne prévoit pas un régime exceptionnel pour le détenteur d'un véhicule automobile. On peut dès lors affirmer, avec OFTINGER (loc. cit.), que le nouveau texte ne permet plus de fonder la responsabilité sur le seul art. 60 al. 1. Cette disposition ne s'applique que si, selon les règles propres à chaque catégorie de personnes impliquées, leur responsabilité est établie. Il faut donc,

s'agissant de plusieurs détenteurs, se reporter aux art. 58 et 59 LCR.

6. Selon l'art. 59 al. 1 LCR, le détenteur est libéré s'il prouve que le dommage a été causé par la force majeure ou par une faute grave du lésé ou d'un tiers sans que lui-même ait commis de faute. La jurisprudence a posé que, selon la règle identique de l'art. 37 al. 2 LA, le détenteur d'un véhicule automobile qui a contribué à provoquer le dommage n'est pas un tiers. Cette proposition est le corollaire de l'interprétation qui était alors donnée de l'art. 38 LA. Elle n'est pas nécessairement incompatible avec l'interprétation proposée ci-dessus de l'art. 60 LCR. On peut en effet relever que l'art. 59 LCR, tout comme l'art. 37 LA, concerne le cas où le seul détenteur est impliqué, les autres cas étant régis par l'art. 60 LCR, respectivement 38 LA. Aussi bien le "tiers" visé par cette disposition ne peut-il pas être un autre détenteur. On ne saurait toutefois s'arrêter à un tel argument, purement exégétique. Si l'on admet que l'art. 60 LCR renvoie, quant aux conditions de la responsabilité, aux règles qui fondent cette responsabilité, ces règles doivent être comprises comme ayant une portée générale. Les art. 58, 59 LCR visent "le détenteur" abstrait, non pas nécessairement le détenteur unique. L'art. 59 al. 1 LCR s'insère dans un système de responsabilité causale: la responsabilité du détenteur est engagée du seul fait que l'emploi du véhicule est en relation de causalité avec le dommage. C'est le principe posé par l'art. 58 al. 1 LCR. Ce lien de causalité doit être adéquat: ce n'est qu'autant que, selon le cours ordinaire des choses, l'emploi du véhicule était de nature à causer le dommage que la responsabilité du détenteur est engagée (RO 81 II 557; 83 II 409; OFTINGER, op.cit., II/2, 2e éd., p. 521).

L'art. 59 al. 1 LCR ne fait qu'appliquer ce principe de la causalité adéquate lorsqu'il exclut la responsabilité du détenteur en cas de force majeure ou de faute lourde et exclusive du lésé ou d'un tiers. Il suppose une circonstance, non imputable au détenteur, telle que la relation de causalité entre l'emploi du véhicule et le dommage n'est plus adéquate. Le dommage résulte directement d'un concours de circonstances dont l'une, la force majeure, la faute lourde et exclusive du lésé ou d'un tiers, apparaît à tel point prépondérante que les autres causes ne peuvent plus être considérées comme des causes adéquates du dommage (P. GIOVANNONI, La causalité dans la responsabilité civile extracontractuelle, RJB 1962, p. 276). On ne voit dès lors pas ce qui autoriserait une distinction selon que le tiers dont la faute lourde et exclusive a causé le dommage est un détenteur ou une autre personne. Les raisons sur lesquelles est fondé l'art. 59 al. 1 LCR valent également dans ce cas. Et il n'y a pas de raison de ne pas exonérer le détenteur diligent, innocent, lorsque, par suite du comportement insensé d'un autre détenteur, il se trouve impliqué dans des circonstances telles que la relation de causalité entre son comportement et le dommage apparaît n'être plus adéquate.

7. La solution reçue par la jurisprudence ne saurait d'autre part être justifiée par des raisons d'équité. Du point de vue des détenteurs, il n'est pas équitable de rendre responsable un conducteur impliqué dans un accident sans sa faute, par suite d'une faute d'un autre détenteur, faute d'une gravité telle que le risque inhérent à son propre véhicule n'entre plus en considération. Quant au lésé, le maintien de la solidarité ne présente pour lui un intérêt pratique que lorsqu'il rentre dans la catégorie des personnes exclues de l'assurance aux termes de l'art. 63 al. 3 litt. a et b LCR. Mais en les excluant de l'assurance obligatoire, la loi considère que les relations les liant au conducteur ou au détenteur fautif sont telles, s'agissant des proches notamment, que la responsabilité n'est pas invoquée. Le corollaire ne saurait être que le tiers détenteur, innocent par hypothèse, doive y suppléer. Sans doute, la jurisprudence a fait valoir qu'il n'appartient pas au lésé de démêler entre les torts respectifs de deux conducteurs impliqués dans l'accident dont il est victime. Cet argument n'est pas sans valeur. C'est cette considération qui est à la base de l'art. 60 al. 1 LCR. Toutefois les conditions posées par l'art. 59 al. 1 LCR sont strictes. Dans tous les accidents d'une certaine

gravité, les constats de police permettent au lésé d'apprécier en gros les responsabilités respectives et lorsqu'une faute manifeste apparaît à la charge d'un détenteur et que la faute de l'autre sera discutable, le lésé ne perdra rien en agissant contre le premier seulement. L'incertitude dans laquelle il peut se trouver sera exceptionnelle. Et d'ailleurs, à ce point de vue également, une différence ne se justifie pas selon que le tiers est un autre détenteur ou une personne répondant à un autre titre. En conclusion, l'art. 59 al. 1 LCR doit être interprété en ce sens que la faute lourde et exclusive d'un détenteur exonère de toute responsabilité le détenteur non fautif.
II
La cour cantonale constate que, lors de l'accident, Hodel était pris de boisson et que cette circonstance ajoué un rôle important dans le comportement de ce conducteur. Il est de plus constant que les pneus des roues gauches de sa voiture présentaient une usure que l'on peut qualifier de totale, circonstance qui exerçait une influence sur la tenue de route. Hodel a entrepris un dépassement à l'entrée d'une courbe, sa visibilité étant masquée par une haie l'empêchant de voir à temps les véhicules arrivant en sens inverse. Enfin sa vitesse, supérieure à 100 km/h., dans ce virage pris au large, compte tenu du dévers de la route et de l'état des pneus, était excessive. C'est en vain que la recourante prétend discuter ces constatations, qui ressortissent au fait. Il n'y a aucun doute que la cour cantonale a qualifié avec raison de "très lourdes" l'ensemble des fautes commises par Hodel. III
Reste à examiner si le défendeur Schneiter a établi n'avoir commis aucune faute. La cour cantonale constate que, lors du choc, la voiture du défendeur circulait sur la partie droite de la chaussée, à environ 2 m. 50 du bord droit et à environ 0 m. 50 à droite de la ligne médiane idéale. Selon une jurisprudence bien établie, le conducteur n'est pas tenu de circuler toujours à l'extrême droite. Notamment de nuit, il est normal et prudent de ne pas circuler à l'extrême droite, afin d'éviter d'autres usagers, piétons ou cyclistes, ou un obstacle

pouvant surgir de l'obscurité (RO 77 II 258; 87 IV 23). L'art. 7 al. 2 OCR, loin de constituer une innovation, ne fait que consacrer une règle de prudence naturelle, valable déjà sous l'empire de la LA. En l'espèce, la distance de 2 m. 50 peut paraître considérable, comme l'admet d'ailleurs la cour cantonale, ce d'autant plus que l'existence d'un trottoir et l'éclairage de la chaussée atténuaient les risques de la circulation nocturne. Cependant, Schneiter circulait sur la partie droite de la route. Il ne pouvait dans un tournant s'attendre à être dépassé. La position qu'il occupait lui permettait de croiser sans difficulté un véhicule même ne tenant pas l'extrême droite. Son comportement le prémunissait contre les dangers avec lesquels il devait compter: le croisement et la présence d'un usager ou d'un obstacle sur le bord droit de la route. Ce comportement était normal et ne saurait être qualifié en soi de fautif. Le comportement du défendeur devrait être apprécié différemment s'il s'était rendu compte ou aurait dû se rendre compte suffisamment tôt du dépassement de Hodel. Il aurait dû alors, en vertu de l'art. 26 al. 4 LA, faciliter le dépassement. Mais la cour cantonale constate que Hodel, dont il n'est pas établi qu'il ait averti de son intention, a entrepris son dépassement à l'entrée du virage, alors que le défendeur, déjà engagé dans le virage, ne pouvait plus modifier sa trajectoire sans risquer un dérapage. Dame Hodel a bien averti Schneiter du dépassement, mais alors que celui-ci était entrepris et que Schneiter était déjà engagé dans le virage. Il est ainsi établi que le défendeur a constaté la manoeuvre de Hodel trop tard pour pouvoir tenter d'en atténuer le risque. Quant à lui faire grief de n'avoir pas prévu cette manoeuvre, il n'en saurait être question en raison du caractère insensé de ce dépassement qu'aucun avertissement, qu'aucune manoeuvre antérieure de Hodel ne permettait de prévoir selon les faits retenus par la cour cantonale. Le défendeur s'est trouvé placé subitement dans une position dangereuse imprévue et imprévisible. La faute de Hodel est d'une gravité telle qu'elle constitue non seulement la cause initiale et primordiale de l'accident, mais une cause à tel point prépondérante que le comportement du défendeur et le risque inhérent à l'emploi de son véhicule passent tout à fait à l'arrière-plan et n'apparaissent plus en relation de causalité adéquate avec le dommage.

Dispositiv

Par ces motifs, le Tribunal fédéral:
1. Rejette le recours de la demanderesse et confirme le jugement rendu le 27 mai 1969 par la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois; 2. Déclare le recours des défendeurs sans objet.