

klärung des Auflösungsbeschlusses geschützt werden könne. Indessen steht auch 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 Wiedereintragung 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 Aktiengesellschaft vorgegangen werden könne, kann dahingestellt bleiben, ebenso wie die weitere Frage, ob im vorliegenden Falle überhaupt ein Nichtigkeitsgrund verwirklicht sei.

*Demnach erkennt das Bundesgericht :*

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

### PROCÉDURE

Vgl. Nr. 15, 16, 20, 23. — Voir nos 15, 16, 20, 23.

## VI. MOTORFAHRZEUGVERKEHR

### CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

**27. Arrêt de la I<sup>re</sup> Section civile du 3 mai 1938**  
dans la cause **Wenger** contre « **La Bâloise** ».

*Droit de priorité dans les localités.*

1. *Arrêté du Conseil fédéral du 26 mars 1934 concernant les routes principales avec priorité de passage.* Question de la légalité de l'art. 2 disposant que, dans les localités, la priorité doit être donnée, à chaque croisée, débouché et bifurcation de routes, au conducteur qui vient de droite (question laissée ouverte).
2. Le conducteur débouchant d'une rue latérale sur une route de grand trafic doit dans tous les cas s'assurer qu'il peut exercer sa priorité de droite à l'égard d'un véhicule circulant sur la grande artère.

Obligations du conducteur de ce dernier véhicule.

3. Principes de la réparation en cas de dommage causé à un détenteur par un autre détenteur (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 à grand trafic Lausanne-Berne, en formant avec elle un angle aigu. La route Lausanne-Berne est désignée comme route principale par l'arrêté du Conseil fédéral du 26 mars 1934. L'intersection des deux routes se trouve en deçà des signaux de localité. Dans l'angle, un immeuble masque la vue sur la gauche en sorte que, pour un automobiliste circulant sur la route du Faubourg, la route cantonale, dénommée à cet endroit « Avenue Jomini », n'est visible, dans la direction d'Avenches, qu'au débouché sur ladite artère.

Le 14 mai 1936, vers 22 h. 30, Emile Galley circulait à vive allure sur la route cantonale, en direction de Berne, au volant d'un camion appartenant aux Entreprises Electriques Fribourgeoises (EEF). Au même moment, Henri Wenger, pilotant sa voiture Renault, débouchait

de la rue du Faubourg sur l'avenue Jomini dans l'intention de regagner Avenches en tournant à gauche. Les deux routes étaient éclairées par des lampes de faible puissance. Wenger signala son arrivée en allumant et en éteignant ses grands phares. Il ralentit son allure, changea de vitesse et déclara à la personne qui l'accompagnait : « C'est un contour dangereux ». Il leva également son indicateur de direction de gauche. Il prit son virage à environ deux mètres de l'extrémité d'une fouille pratiquée à la jonction des deux routes et il était déjà engagé sur la route cantonale lorsque surgit le camion piloté par Galley. Celui-ci bloqua ses freins, mais son véhicule vint néanmoins donner de l'avant dans le flanc gauche de l'automobile Wenger. Celle-ci parcourut encore une cinquantaine de mètres depuis l'endroit du choc et s'arrêta peu après être montée sur le trottoir de gauche et en être redescendue. Le conducteur Wenger subit des blessures qui ont entraîné pour lui une incapacité de travail temporaire. En outre, les deux véhicules furent gravement endommagés.

B. — Par acte du 3 septembre 1936, Henri Wenger a ouvert action à « La Bâloise », en sa qualité d'assureur des EEF, en concluant au paiement d'une somme de 6000 fr. à titre de dommages-intérêts et de réparation morale.

La défenderesse a conclu à libération et, s'étant fait céder par les EEF les droits compétant à ces dernières du chef de l'accident, a conclu reconventionnellement au paiement d'une somme de 1022 fr. 95 représentant le dommage causé au camion.

Statuant le 28 janvier 1938, la Cour civile du canton de Vaud a partagé la responsabilité à raison de deux tiers à la charge de Wenger et d'un tiers à la charge de Galley. Elle a fixé à 4410 fr. 15 le dommage causé par l'accident au demandeur, et à 1022 fr. 95 le dommage éprouvé par les EEF. Partant, elle a condamné la défenderesse à payer au demandeur la somme de 1470 fr. 05 (1/3 de 4410 fr. 15), et le demandeur à payer à la défenderesse la somme de 682 fr. (2/3 de 1022 fr. 95), les deux sommes portant intérêt à 5 % dès le 1<sup>er</sup> avril 1936. Elle a compensé les dépens.

C. — Par acte déposé en temps utile, le demandeur a recouru en réforme au Tribunal fédéral contre cet arrêt, en réduisant toutefois ses conclusions à la somme de 4410 fr. 15.

La défenderesse, de son côté, a recouru par voie de jonction en reprenant ses conclusions libératoires et reconventionnelles.

*Considérant en droit :*

1. — Le demandeur Wenger, conduisant le véhicule venant de droite, prétend se mettre au bénéfice de la priorité de passage. Cette priorité lui appartenait en effet au regard de l'art. 2 de l'arrêté du Conseil fédéral, du 26 mars 1934, concernant les routes principales avec priorité de passage. Tandis que l'art. 27 al. 2 LA confère le droit de priorité au véhicule automobile qui circule sur une route désignée comme principale — telle la route Lausanne-Berne —, l'art. 2 de l'arrêté du Conseil fédéral dispose que, dans les localités, la priorité doit être donnée, à chaque croisée, débouché et bifurcation de routes, au conducteur qui vient de droite. Or, en l'espèce, l'accident s'est produit à l'intérieur de la localité 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 légalité de la disposition précitée. Toutefois, même si l'on devait dénier toute valeur à cette règle, on n'en arriverait pas moins à confirmer le départ des responsabilités opéré par la Cour cantonale. La question soulevée peut donc rester indécise.

2. — Selon une jurisprudence constante qui se précise de plus en plus, le conducteur au bénéfice de la priorité de passage ne doit pas se confier à son droit et s'engager dans la croisée sans prendre garde, mais il doit user des précautions commandées par les circonstances et imposées par les autres règles de la circulation (RO 58 II 369 ; 61 I 216, arrêt de la I<sup>re</sup> Section civile du 15 février 1938 dans la cause Bernasconi c. Falk, consid. 3). En particulier, le conducteur qui débouche d'une rue latérale pour s'engager sur une route à grand trafic doit s'assurer qu'il

peut exercer sa priorité de droite à l'égard d'un véhicule circulant sur la grande artère. « En effet, déclare la Cour de cassation dans l'arrêt Wyler du 24 mai 1937 (RO 63 I 126), les motifs qui ont conduit dans certaines conditions à désigner comme route principale une route de grande circulation, avec cette conséquence que même l'automobiliste qui vient de gauche sur cette chaussée a la priorité sur celui qui débouche d'une voie latérale, ces motifs obligent également, dans des circonstances analogues, le conducteur qui débouche sur une route de grande circulation à l'observation d'une prudence particulière (quand bien même cette route n'aurait pas été désignée comme route principale ou quand bien même cette qualification ne jouerait en principe aucun rôle parce qu'on se trouve à l'intérieur d'une localité, art. 2 de l'arrêté précité). On ne saurait raisonnablement exiger de l'automobiliste qui circule sur une route de grand trafic qu'il freine assez fortement à chaque débouché de rues pour être toujours en mesure de laisser le passage au véhicule qui vient de droite. C'est au contraire au conducteur de ce dernier, malgré son droit de priorité, de modérer son allure comme le prescrivent les art. 25 al. 1. et 27 al. 1 LA. Ce n'est qu'une fois qu'il se sera engagé 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 priorité, à condition que celui qui roule à une allure normale sur la grande artère puisse encore lui laisser le passage. Cette manière de se comporter est, en pratique, celle de tout automobiliste raisonnable. Il faut en faire une règle si l'on veut que la circulation sur les grandes artères puisse se faire sans heurts. » La I<sup>re</sup> Section civile ne peut que se rallier à ces considérations (cf. aussi l'arrêt Bernasconi précité).

Il apparaît, au vu de ces principes, que le demandeur a circulé d'une manière extrêmement imprudente. Sans doute a-t-il donné des signaux lumineux avant de s'engager sur la grand'route. Mais cette mesure était en bonne partie inefficace, étant donné l'éclairage existant à cet

endroit. Elle n'était en tout cas pas propre à indiquer nettement aux usagers de la route cantonale la distance exacte à laquelle se trouvait le véhicule qui allait déboucher de la rue du Faubourg. Quoi qu'il en soit, le conducteur qui donne un signal ne doit pas compter d'une manière absolue que celui-ci sera compris. Il doit au contraire, aux endroits connus comme dangereux, prendre toutes les autres mesures de précaution propres à éviter un accident. Le demandeur paraît de plus avoir ralenti son allure, puisqu'il a changé de vitesse avant d'aborder le tournant après avoir déclaré à sa compagne qu'il s'agissait d'un « contour dangereux ». Toutefois, après la collision, la voiture de Wenger a parcouru une cinquantaine de mètres après être même montée sur un trottoir ; cette circonstance — même si l'on tient compte de la poussée provoquée par la rencontre avec le camion — prouve que la vitesse du demandeur était encore appréciable. Le conducteur de l'automobile a enfin actionné son « signofil ». Mais, ce faisant, il était loin d'avoir usé de la prudence particulière qu'on peut exiger de l'automobiliste qui débouche d'une rue latérale sur une route à grand trafic, même s'il a la priorité. Le demandeur, qui connaissait parfaitement les lieux, ainsi qu'en fait foi le propos adressé à sa compagne, savait que la vue est masquée par l'immeuble se trouvant dans l'angle formé par les deux routes et qu'il ne pouvait donc apercevoir un véhicule venant d'Avenches qu'une fois engagé dans le bifurcation. D'autre part, l'automobiliste qui débouche de la rue du Faubourg sur l'avenue Jomini pour prendre à gauche et remonter en ville doit prévoir qu'à un moment donné — sans même parler ici des fouilles pratiquées à l'intersection des routes — il va pratiquement barrer avec son véhicule toute la chaussée. Ces circonstances imposaient au demandeur de déboucher sur la route cantonale à une allure assez réduite pour qu'il pût à tout instant s'arrêter sur place. La vue étant libre à droite, il pouvait concentrer son attention à gauche. Au lieu de cela Wenger s'est engagé dans la bifurcation en

omettant complètement de s'assurer qu'il pouvait exercer son droit de priorité sans créer un danger. De plus, il a serré le tournant (art. 26 al. 2 LA), augmentant encore ainsi le risque de collision. Il y a donc lieu de retenir à sa charge une lourde faute, même si l'on admet qu'il avait effectivement la priorité.

D'autre part, le conducteur du camion, qui connaissait aussi les lieux, n'a pas non plus circulé régulièrement. Il devait redoubler d'attention à l'approche de la bifurcation qu'il savait dangereuse. Il pouvait en effet s'attendre à la survenance d'un véhicule auquel il était tenu en principe de céder le passage. Il devait en tout cas réduire son allure. L'instruction n'a pas permis, il est vrai, d'établir la vitesse du camion (solution de l'allégué 2) et le juge pénal a acquitté le conducteur Galley. Toutefois, appréciant les éléments dont elle disposait, la Cour cantonale conclut, d'une manière qui lie le Tribunal fédéral, que Galley «roulait à une allure excessive eu égard aux conditions locales», et elle évalue cette vitesse à 50 km/h. Or l'art. 43 al. 1 du RE de la LA dispose que les véhicules automobiles lourds ne doivent pas dépasser la vitesse de 30 km/h dans les localités. La recourante jointe ne prétend pas que le véhicule de son assurée ne fût pas un véhicule lourd au sens de cette disposition (cf. encore l'art. 2 al. 2 litt. b RE). Dès lors, même si l'on fait abstraction de la prudence particulière commandée par les conditions locales, la vitesse du camion était nettement exagérée.

Pour apprécier les fautes respectives des deux conducteurs, il faut s'en tenir à l'interprétation restrictive de l'art. 2 de l'ordonnance du Conseil fédéral du 26 mars 1934. A cet égard, la faute du demandeur qui débouchait de la rue latérale, sans prendre les précautions voulues et en serrant le tournant, apparaît plus grave que celle de Galley qui circulait avec son camion à une allure trop rapide. Il se justifie donc de partager la responsabilité à raison de deux tiers à la charge du demandeur et d'un tiers à la charge de Galley. C'est aussi bien la conclusion à laquelle est parvenue la Cour cantonale après avoir procédé à une

inspection des lieux. Or le Tribunal fédéral ne s'écarte pas sans raisons impérieuses de l'appréciation des fautes telle qu'elle a été faite par les premiers juges informés des conditions locales. Sur ce point, tant le recours par voie de jonction que le recours principal doivent donc être rejetés.

3. — Il doit en être de même en ce qui concerne la réparation du dommage.

Lorsqu'un détenteur cause un dommage corporel à un autre détenteur, la responsabilité est réglée d'après la loi sur la circulation. Quant au dommage matériel, il est réglé d'après le code des obligations (art. 39 LA). Il n'est pas nécessaire de décider si la première phrase de cette disposition renvoie à l'art. 37 ou ne vise pas plutôt l'art. 38 al. 2 (STREBEL, comm. art. 39 note 6). Car, dans les deux cas, c'est d'après les mêmes principes qu'on doit apprécier les conséquences de fautes réciproques, soit en l'espèce la faute du détenteur de l'automobile, d'une part, et celle du conducteur du camion, d'autre part. Cette dernière faute est directement opposable au détenteur du véhicule conduit par Galley, soit donc les EEF; il a en effet été jugé que si, dans le cas de l'art. 39 LA, le détenteur n'est responsable du dommage matériel causé par le conducteur qu'autant que celui-ci est en faute, à tous autres égards les règles des art. 37 ss LA sont exclusivement applicables notamment pour la question de la mesure dans laquelle le détenteur répond pour la personne qu'il emploie au service du véhicule ou qu'il autorise à le conduire, le détenteur n'étant pas recevable à fournir la preuve libératoire réservée à l'art. 55 CO (arrêt Bernasconi, RO 64 II 48).

Dans ces conditions, la répartition du dommage opérée par la Cour cantonale ne soulève aucune objection. Le demandeur n'a pas contesté à la défenderesse le droit de réclamer la réparation du dommage subi par les EEF.

*Par ces motifs, le Tribunal fédéral*

rejette les deux recours et confirme l'arrêt rendu le 28 janvier 1938 par la Cour civile du Canton de Vaud.