

Allein bei einer internationalen Konvention, die lediglich kraft des Beitrittsaktes der einzelnen Staaten für sie Rechtskraft erhält, darf der Meinung der sie ausarbeitenden Experten nicht jene Bedeutung zugeschrieben werden, wie sie unter Umständen beispielsweise für die schweizerische Landesgesetzgebung den Voten in der Beratung der gesetzgebenden Behörde vielfach beigemessen werden kann. Jene sind noch viel mehr als diese unverbindliche persönliche Meinung; was allein zählt, ist der Text, der vorgelegt wird und auf den die Staaten sich verpflichten. So konnte denn auch der französische Delegierte PERCEROU, der in der Sitzung anwesend war, ohne dem Präsidenten zu widersprechen, die gegenteilige Auffassung vertreten (a.a.O.)

Das führt zum Schluss, dass hinsichtlich der Form der Angaben des Avalierten die neue Ordnung von der bisherigen nicht abweicht. Diese scheint auch gar nicht als revisionsbedürftig empfunden worden zu sein. So kritisiert z.B. Hupka (zit. oben), der aus Art. 31 Abs. 4 des Genfer Abkommens die *ausdrückliche* Angabe des Avalierten herausliest, diese « unbefriedigende Lösung von übertriebenem Formalismus ». Dass sie immerhin den Vorzug der Klarheit hätte, wie er dem Wesen des Wechsels entspräche, ist nicht zu verkennen. Denn ob eine nicht ausdrückliche Angabe des Avalierten unmissverständlich sei, wird mitunter diskutabel sein können. Allein der Wechselverkehr hat sich daran bisher nicht gestossen. Und gerade im vorliegenden Falle sind Zweifel nicht möglich, dass das Aval sich für den Akzeptanten versteht. Seine Erklärung entspricht der klassischen Form nicht ausdrücklicher Angabe.

Demnach erkennt das Bundesgericht:

Die Berufung wird abgewiesen und das Urteil der II. Zivilkammer des Obergerichts des Kantons Zürich vom 3. November 1950 bestätigt.

Vgl. auch Nr. 49, 50. — Voir aussi nos 49, 50.

V. ERFINDUNGSSCHUTZ

BREVETS D'INVENTION

Vgl. Nr. 49, 52. — Voir nos 49, 52.

VI. MOTORFAHRZEUGVERKEHR

CIRCULATION ROUTIÈRE

48. Arrêt de la 1^e Cour civile du 25 septembre 1951 en la cause La Zurich et Colmant contre Ghirardini.

1. *Tenue de la droite* (art. 26 al. 1 LA). Portée du principe; circonstances qui permettent de circuler au milieu de la chaussée.
2. Comportement d'un cycliste débouchant d'un chemin secondaire sur une route principale de grand trafic, dans l'intention de tourner à droite (art. 26 al. 2, 27 al. 2 LA).
1. *Gebot des Rechtsfahrens* (Art. 26 Abs. 1 MFG). Tragweite des Grundsatzes; Umstände, die die Benützung der Strassenmitte erlauben.
2. Verhalten eines Radfahrers, der aus einem Seitenweg in eine Hauptverkehrsstrasse einbiegt, um nach rechts weiterzufahren (Art. 26 Abs. 2, 27 Abs. 2 MFG).
1. *Obbligo di tenere la destra* (art. 26 cp. 1 LA). Portata del principio; circostanze che permettono di circolare nel mezzo della strada.
2. Comportamento d'un ciclista che sbocca da una strada secondaria su una strada principale di grande circolazione, nell'intento di svoltare a destra (art. 26 cp. 2 e 27 cp. 2 LA).

A. — Le 22 août 1947, dans la matinée, le Dr Yvan Colmant circulait dans la direction de Lausanne au volant de son automobile Buick sur la route cantonale Sion-Martigny. Ayant dépassé Charrat, il a vu arriver sur sa gauche, débouchant du chemin du Guercet, le cycliste Charles Ghirardini qui voulait se rendre à Fully, c'est-à-dire emprunter la route dans le sens opposé. Ghirardini est entré en collision avec la voiture de Colmant.

L'accident s'est passé dans les circonstances suivantes :

Sur le tronçon Charrat-Martigny, la route est rectiligne sur plusieurs kilomètres. Elle est bordée de chaque côté par des peupliers plantés sur le bord extrême de la chaussée. Celle-ci a 6 m 50 de large — d'un arbre à l'autre — à l'endroit où la collision s'est produite. Le profil de la route est légèrement bombé. La route secondaire, qui vient du hameau du Guercet, est large de 3 m et rejoint la route principale à angle droit. Pour l'automobiliste venant de Sion et roulant en direction de Martigny, la vue sur la sortie du chemin du Guercet est masquée d'abord par la lignée de peupliers, puis par un talus (qui, depuis, a été abaissé) ; elle l'était encore, le jour de l'accident, par des roseaux de 1 m 40 à 1 m 60 de hauteur. Cela étant, Colmant n'a pu apercevoir le cycliste, à l'intersection des routes, qu'à une distance de 30 à 35 m. Quant à la vue qu'on a du chemin du Guercet sur la route principale, elle n'est pas meilleure ; c'est en s'approchant à 2 m environ de la route cantonale que Ghirardini pouvait apercevoir une voiture roulant 35 m plus haut dans la direction Sion-Martigny.

L'automobiliste circulait à une vitesse de 75 km/h., occupant à peu près le milieu de la chaussée. Le cycliste a rejoint la route principale à l'allure de 10 km/h. mais a voulu la traverser pour la suivre sur la gauche. Il s'est engagé sur la chaussée sur une distance de près de 3 m. avant d'amorcer son virage sur la droite. C'est alors qu'il a heurté le garde-boue gauche avant de la Buick, sur sa partie antérieure. A la vue du cycliste, le D^r Colmant avait freiné et obliqué sur la droite. Le point de choc se trouve à 20 ou 30 cm sur la gauche de la ligne médiane de la route, dans la direction suivie par l'automobile. A quelque 30 à 35 m avant le choc, la voiture se trouvait encore plus sur le champ gauche de la chaussée ; à 10 m. elle dépassait de 1 m 15 la ligne médiane.

B. — Ghirardini a intenté action au D^r Yvan Colmant et à la Compagnie d'assurances La Zurich, qui couvre sa

responsabilité. Il concluait au paiement de diverses sommes pour frais médicaux et d'hospitalisation, incapacité provisoire, incapacité permanente et tort moral, soit au total 28 079 fr. 95.

Les défendeurs ont conclu à libération.

Statuant le 9 mars 1951, le Tribunal cantonal du Valais a condamné les défendeurs à payer solidairement au demandeur 15 411 fr. 85, avec intérêts à partir de diverses dates. Il apprécie les responsabilités comme suit :

L'automobiliste empruntait la partie gauche de la chaussée dans le sens de sa direction de marche, partie réservée aux usagers venant de Martigny. Il a ainsi incontestablement violé l'art. 26 al. 1 LA, qui oblige le conducteur à tenir sa droite. Celui qui, pour un motif ou pour un autre, emprunte la voie normalement réservée aux autres usagers de la route, porte la responsabilité des accidents survenus de ce fait. Colmant pouvait et devait rouler à 40 cm du bord droit de la chaussée. S'il avait circulé ainsi ou même seulement à droite de la ligne médiane, l'accident ne se serait très vraisemblablement pas produit. La vitesse de 75 km/h. n'est en elle-même pas critiquable. Mais elle était exagérée, dans les conditions où Colmant circulait, au centre de la chaussée ; il devait rouler à une allure qui lui permit à tout instant d'appuyer sur sa droite. Etant données sa position sur la route et la vitesse acquise, il n'a plus pu, au moment où il a aperçu le cycliste, « incurver suffisamment sa direction à droite pour éviter la collision ». Dès lors, la situation dangereuse a été créée principalement par la faute grave de l'automobiliste. Quant au cycliste, il a violé l'art. 26 al. 2 LA qui prévoit que les tournants à droite doivent être pris à la corde. Sa faute ne saurait toutefois être qualifiée de grave au vu des circonstances de l'accident. En définitive, les responsabilités doivent être partagées à raison de 85 % à la charge de l'automobiliste (responsabilité causale, doublée d'une faute grave) et de 15 % à la charge du cycliste.

C. — Contre ce jugement, La Zurich et le D^r Colmant

recourent en réforme au Tribunal fédéral en concluant, principalement, au rejet de la demande ; subsidiairement, au renvoi de la cause à la juridiction cantonale pour qu'elle statue à nouveau.

L'intimé conclut au rejet du recours.

Considérant en droit :

1. — Pour que le D^r Colmant et, par voie de conséquence, son assureur soient libérés de toute responsabilité, il faut en premier lieu que l'accident ne soit pas dû à une faute de l'automobiliste (art. 37 al. 2 LA). La Cour cantonale reproche à ce dernier d'avoir circulé au milieu, voire à gauche de la chaussée, ce qui a été la cause prépondérante de l'accident.

a) La règle que le conducteur doit tenir sa droite (art. 26 al. 1 LA) ne doit pas être prise au pied de la lettre. D'abord, le conducteur d'un véhicule automobile n'a pas à circuler à l'extrême droite de la route, le bord de la chaussée étant réservé aux piétons (art. 35 al. 2, 2^e phrase) ; et sur une route tant soit peu fréquentée, il doit aussi prévoir qu'il aura à dépasser des cyclistes ; à cet égard, sauf aux virages, aux bifurcations, aux croisements avec d'autres usagers ou quand la visibilité est mauvaise, une marge de sécurité de 40 cm apparaît même insuffisante. Ailleurs encore, la loi part de l'idée que le conducteur ne doit pas toujours et nécessairement se trouver sur la droite ou l'extrême droite de la route, mais peut occasionnellement, selon les circonstances, circuler au milieu de celle-ci ; en effet, l'art. 26 al. 4 LA dispose que « le conducteur du véhicule marchant plus lentement donnera la route libre, *en tirant à droite*, au véhicule plus rapide qui signale son approche et qui veut le dépasser ».

De fait, le législateur n'a pas voulu faire de la tenue de la droite un principe absolu. Au Conseil national, il a été formellement pris acte au procès-verbal d'une déclaration selon laquelle le conducteur peut circuler au milieu de la chaussée lorsque la route est libre, de telle sorte que la

règle édictée n'a de portée pratique que lorsque cette condition n'est pas remplie, c'est-à-dire lorsque d'autres usagers se déplacent sur la route (Bull. stén. 1931, Cons. nat. p. 356).

De son côté, la jurisprudence n'a pas imposé le respect strict de la règle. Déjà sous l'empire des législations cantonales et du concordat intercantonal, le Tribunal fédéral a concédé que, « de nuit, la circulation sur l'extrême bord droit de la route est, suivant les circonstances, de nature à présenter certains inconvénients, à raison des obstacles qui peuvent s'y trouver (fossé, tas de gravier ou de déblais, etc.) et que le conducteur n'aperçoit que difficilement dans l'obscurité », sans parler des piétons qui « se cantonnent, précisément, de nuit, sur les bas-côtés de la route » (RO 52 II 388). Interprétant l'art. 26 al. 1 de la nouvelle loi, la Cour de cassation a jugé dans le même sens, déclarant que l'automobiliste doit laisser une place suffisante pour des piétons et des cyclistes qui peuvent surgir dans un tournant ou de l'obscurité (arrêt non publié Lucerne c. Vedova du 23 septembre 1935). La 1^{re} Cour civile a partagé cette manière de voir dans l'arrêt non publié Schweiz. Unfallversicherungsanstalt c. « Zurich » du 9 avril 1946 (« Abs. 1 und 2 des Art. 26 MFG sind nicht dahin auszulegen, dass ständig am äussersten rechten Strassenrand gefahren werden muss. Eine derartige Anforderung liesse sich praktisch kaum durchführen. Auch wäre sie der Verkehrssicherheit keineswegs förderlich. Die Folge wäre eine Gefährdung aller übrigen sich in der gleichen Richtung bewegenden Strassenbenützer »). Enfin, dans un arrêt Meier c. Schwyz du 16 octobre 1939, la Cour de cassation approuve un automobiliste circulant sur une route principale d'avoir, à l'approche du débouché sur sa droite d'une route non prioritaire, roulé vers le milieu de la chaussée parce que de la sorte il pouvait être vu plus tôt de l'automobiliste venant de cette route et qu'il pouvait lui-même apercevoir cet automobiliste plus tôt (RO 65 I 345). Il est vrai que, dans un arrêt récent, la Cour

de cassation a réservé la question de savoir si, selon les circonstances, il est permis, même sur des routes larges, de circuler au milieu de la chaussée (RO 76 IV 61-62).

Les auteurs ne reconnaissent pas non plus à la disposition de l'art. 26 al. 1 LA la portée d'une règle absolue. Quiconque y contrevient ne peut être déclaré punissable sans égard aux circonstances du cas particulier (STREBEL, Kommentar, note 11 à l'art. 26 LA). La tenue stricte de la droite n'est pas imposée de façon constante (BUSSY, Code fédéral de la circulation, note 2 à l'art. 26 LA). Sur des routes peu larges, hors des localités, lorsque la chaussée est libre et que l'automobiliste a vue devant lui, la règle prescrivant de circuler à droite ne doit pas être appliquée avec trop de rigueur (LEUCH, RPS 1938, p. 286).

b) La route que suivait le Dr Colmant est large de 6 m 50, ce qui n'est pas beaucoup pour une route de grande circulation et de caractère international. Sa double bordure de peupliers a pour effet de la rendre plus étroite encore, en raison de la crainte qu'éprouvè l'automobiliste, roulant à une certaine vitesse, de s'approcher trop des arbres et d'en heurter un au passage, qui dépasserait un peu les autres. Il est notoire que les racines assez fortes qui poussent sous la route font par endroits onduler le tapis sur les bords de la chaussée. Celle-ci est par ailleurs légèrement bombée. Toutes ces circonstances inclinent l'automobiliste qui, sur une route rectiligne et tant qu'il ne voit pas d'obstacle devant lui, est en droit d'adopter une allure rapide, à tenir le milieu de la chaussée. Ce serait, d'après la constatation d'un expert, le cas de l'immense majorité des conducteurs qui circulent sur le tronçon de route où s'est produit l'accident.

Dans les circonstances du cas particulier, le Dr Colmant était fondé à circuler au milieu ou vers le milieu de la route rectiligne. Il ne voyait devant lui aucun véhicule ni cycle ou piéton venant à sa rencontre. La sortie du chemin du Guercet n'était pas signalée par l'autorité au moyen du signal de croisée ; or, selon les constatations de l'arrêt

attaqué, l'automobiliste ne pouvait pas apercevoir ce débouché avant d'en être proche de 30 à 35 m. On peut même dire que, dans les conditions où se trouvait le Dr Colmant, il était plus normal pour lui de rouler au milieu de la route, car de cette manière il était mieux à même d'éviter des usagers surgissant aussi bien de droite que de gauche ; de fait, s'il existait sur sa gauche un chemin masqué à sa vue et non signalé, il pouvait y en avoir un sur sa droite, et il pouvait arriver aussi qu'une personne dissimulée par un arbre sur le bord de la route pénétrât brusquement sur celle-ci. Quant à la vitesse de l'automobiliste, la juridiction cantonale — avec raison — ne la critique pas pour elle-même ; sur une route rectiligne, dont le revêtement était bon en sa partie centrale, une allure de 75 km/h était normale.

Au moment de la collision, l'automobile du défendeur débordait de 20 ou 30 cm à gauche la ligne médiane de la route. Cette position du véhicule à ce moment-là ne prête nullement à la critique. Il est vrai qu'avant d'avoir aperçu le cycliste, le Dr Colmant circulait sensiblement plus à gauche ; à 10 m avant le choc, sa voiture dépassait de 1 m 15 à gauche la ligne médiane, au lieu que, s'il s'était trouvé exactement au milieu de la chaussée, ce dépassement n'aurait été que de 90 cm (largeur de la Buick : 1 m 80). En soi, le défendeur n'était pas en droit de circuler plus à gauche que le milieu de la chaussée. Toutefois, il n'est pas nécessaire de décider si ce fait — un écart de quelque 25 cm — peut lui être imputé à faute, car il n'est pas en rapport de cause à effet avec l'accident. D'une part, le Dr Colmant — dont le volant de direction était d'ailleurs à gauche — n'aurait certainement pas aperçu le cycliste une fraction appréciable de seconde plus tôt s'il avait circulé tout à fait au milieu de la chaussée ; l'un des experts relève que, s'il avait roulé 1 m à 1 m 50 plus à droite, l'angle de visibilité n'aurait guère changé. D'autre part si, à 10 m avant l'accident, il s'était trouvé plus à droite d'un quart de mètre, la manœuvre d'évitement qu'il

a esquissée en obliquant sur la droite ne l'eût pas conduit, au moment du choc, à plus de 20 ou 30 cm plus à droite, c'est-à-dire pas au delà de la ligne médiane de la route. Or, selon toute vraisemblance, la collision se serait tout de même produite, car le cycliste, qui traversait la route, avait déjà fait 3 m — arrivant ainsi à 50 cm de la ligne médiane — « sans amorcer son virage » (jugement cantonal, p. 30 al 3). La seule différence aurait été qu'au lieu de heurter le garde-boue avant de l'automobile sur sa partie antérieure, le cycliste l'aurait heurté un peu plus en arrière.

En conséquence, aucune faute ne peut être retenue qui engagerait la responsabilité de l'automobiliste.

2. — Pour être exonérés de toute responsabilité, les défendeurs doivent encore prouver que l'accident a été causé par une faute grave du demandeur (art. 37 al. 2 LA).

Ghirardini débouchait à vélo d'un chemin secondaire sur une route principale de grand trafic, dans l'intention de rouler en direction de Fully. Tous véhicules circulant sur cette route avaient la priorité sur lui (art. 27 al. 2 LA). Connaissant les lieux, il devait s'approcher de la bifurcation avec prudence, s'avancer à l'allure d'un homme au pas pour s'arrêter au besoin, prendre son tournant à droite à la corde (art. 26 al. 2 LA) et suivre le bord de la route jusqu'au moment où il aurait pu constater qu'il n'y avait pas de danger à rouler au milieu de la chaussée. Au lieu de cela, Ghirardini a débouché du chemin secondaire à l'allure de 10 km/h et, voulant traverser la route, l'a abordée perpendiculairement, s'avancant sur 3 m avant d'amorcer son virage. Il a ainsi violé les règles les plus élémentaires de la circulation. Sa faute est la seule cause de l'accident. La position de la voiture Buick sur la route lui laissait un espace de 3 m pour tourner à droite. Le Dr Colmant aurait pu se trouver tout à fait sur la partie de route qui lui était réservée que le défendeur se serait tout de même jeté contre la voiture, puisque, circulant à

10 km/h, il avait parcouru déjà 3 m sans avoir commencé à virer dans la direction qu'il se proposait de prendre.

Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce :

Le recours est admis, l'arrêt attaqué est annulé et la demande est rejetée.

VII. UNLAUTERER WETTBEWERB

CONCURRENCE DÉLOYALE

49. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 10. Juli 1951 i. S. Kunz gegen Zürrer.

Unlauterer Wettbewerb auf Grund von Verletzung der Treuepflicht aus Werkvertrag. Art. 1 UWG.

Unlauterer Wettbewerb darin liegend, dass der Unternehmer eine ihm anvertraute Konstruktionsidee dazu benützt, dem Besteller in deren Verwertung zuvorkommen. Verhältnis zum Patentschutz.

Concurrence déloyale résultant de la violation d'une obligation de fidélité assumée dans un contrat d'entreprise. Art. 1 LCD.

Commet un acte de concurrence déloyale l'entrepreneur qui s'est vu confier une idée de fabrication et qui l'utilise en vue de devancer le maître de l'ouvrage dans l'exploitation de cette idée. Rapport avec la protection des brevets.

Concorrenza sleale che risulta dalla violazione d'un obbligo di fedeltà assunto in un contratto d'appalto (art. 1 LCS).

Commette un atto di concorrenza sleale l'appaltatore che d'un'idea di costruzione confidatagli fa uso per sorpassare il committente nello sfrollamento di essa. Rapporto con la protezione dei brevetti.

Aus dem Tatbestand.

A. — Zürrer, Strassenwärter in Meilen, kam auf die Idee, den bisher gebräuchlichen Strassenhobel — ein Gerät zur Abtragung der Kieswülste, welche auf Strassen ohne Hartbelag unter der Druck- und Schleuderwirkung der Autoräder insbesondere in den Kurven am Rande entstehen — in verschiedener Hinsicht zu verbessern. Für die