

Oliver Berg  
Docteur en droit (Strasbourg) – Doctor iuris (Freiburg i. Br.)  
MCF associé à l'Université de Lorraine  
Avocat au barreau de Paris

## **La responsabilité du fait des accidents de la circulation (rapport allemand)**

En droit allemand, la responsabilité résultant d'un accident de la circulation est gouvernée par la loi relative à la circulation routière de 1909 (*Straßenverkehrsgesetz – StVG*)<sup>1</sup>. Elle prévoit une responsabilité objective au bénéfice des victimes, en distinguant toutefois, sur le plan des moyens d'exonération, entre victimes non-conducteurs et victimes conducteurs : alors que les premières peuvent seulement se voir opposer leur faute et la force majeure, entre conducteurs, le partage opère selon les « parts causales » dans l'accident<sup>2</sup>. Le fondement de cette responsabilité est le § 7 alinéa 1<sup>er</sup> de la loi, précisant que :

*« Si le fonctionnement d'un véhicule terrestre à moteur, ou d'une remorque destinée à être attachée à un véhicule terrestre à moteur, cause une atteinte à la vie, au corps ou à la santé d'une personne ou à l'intégrité d'un bien, le gardien du véhicule est tenu de réparer le dommage en résultant. »*

De cette disposition, et des suivantes, découlent les conditions de la responsabilité (I), les moyens d'exonération (II) et les effets de la responsabilité (III).

### **I. Conditions de la responsabilité**

Les conditions de la responsabilité sont définies quant aux véhicules (A) et aux personnes (B).

---

<sup>1</sup> V. H. KÖTZ, G. WAGNER, *Deliktsrecht*, 11<sup>ème</sup> éd., Vahlen, München 2010, n° 543 et ss. ; P. KÖNIG, *Straßenverkehrsrecht, Kommentar*, Vol. 5, Beck, München 2009, StVG, § 7 et ss. A l'origine, la loi était nommée *Kraftverkehrsgesetz*.

<sup>2</sup> Le recours en responsabilité pour faute de droit commun reste ouvert, mais ne présente guère d'intérêt tant que le dommage reste en dessous des plafonds d'indemnisation.

## A) Quant aux véhicules

La responsabilité suppose qu'un véhicule terrestre à moteur (1) en fonction (2) soit impliqué dans l'accident (3).

### 1) Un véhicule terrestre à moteur

Par véhicule terrestre à moteur, la loi vise les « *véhicules terrestres propulsés par des moteurs, sans emprunter de rails* » (§ 1 II). Cela comprend non seulement les voitures mais aussi, par exemple, les vélos à moteur. La fonction du véhicule importe peu : la loi s'applique aux voitures de police, aux camions de pompiers et aux bus qui assurent les transports en commun<sup>3</sup>. Depuis une réforme de 2002<sup>4</sup>, les remorques de véhicules terrestres à moteur sont également visées. L'objectif a entre autres été de faciliter les recours de ceux qui n'ont pu noter que la plaque d'immatriculation de la remorque.

Le § 8 exclut cependant tout véhicule dont la vitesse ne dépasse pas les 20 km/h, ce qui importe notamment pour des engins de chantier.

### 2) Un dommage lié au « fonctionnement » du véhicule

Selon l'article 7 alinéa 1<sup>er</sup> de la loi, la responsabilité suppose que l'accident soit lié au « fonctionnement » (*Betrieb*) du véhicule.

Pour savoir à partir de quel moment un véhicule « fonctionne », la jurisprudence distingue les voies publiques des voies privées. Elle estime que tout véhicule se trouvant sur les voies publiques est, en principe, « en fonction », car il participe à la circulation routière et crée ainsi un danger (*verkehrstechnische Auffassung*). Cette acception large est retenue depuis les années 1930. Elle repose sur une interprétation téléologique de la loi, dont le but serait de protéger les personnes contre les « dangers typiques de la circulation routière »<sup>5</sup>.

S'agissant de véhicules stationnés, la jurisprudence procède toutefois à une distinction, en partant de la question de savoir si le véhicule « crée un danger »<sup>6</sup>. Cela sera admis en cas de stationnement irrégulier, mais encore si la porte du véhicule est ouverte<sup>7</sup> ou s'il dépasse son emplacement pour mordre sur le trottoir<sup>8</sup>. En revanche, le véhicule sera « hors fonction » en

<sup>3</sup> V. P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7 n° 2.

<sup>4</sup> *Zweites Schadensersatzänderungsgesetz* du 19 juillet 2002, BGBl I 2764.

<sup>5</sup> BGH NJW 2005, 2318 ; BGHZ 161, 180 ; BGH NJW 2008, 147 ; BGH NJW 2009, 3231.

<sup>6</sup> V. H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 559, critiques.

<sup>7</sup> BGH NJW-RR 2009, 95.

<sup>8</sup> BGH NJW 2009, 3231.

cas de stationnement régulier, faute de créer un danger. Par conséquent, la victime ne pourra pas agir contre le gardien d'une automobile stationnée en règle, sur laquelle elle a été la projetée<sup>9</sup>. Cette position se justifie, selon les juges, car la victime aurait tout aussi bien pu heurter un mur ou un arbre.

De même, un véhicule n'est pas « en fonction », si l'utilisation qui en est faite est étrangère à la circulation routière. Ainsi, une voiture de police avec gyrophares, à l'arrêt pour faire office de barrage et sécuriser le lieu d'un accident, n'est pas « en fonction » au sens de la loi<sup>10</sup>, ni une moto garée à proximité du théâtre d'un accident afin de l'éclairer<sup>11</sup>.

S'agissant de véhicules qui se trouvent sur des voies privées, les juges retiennent une autre approche, dite mécanique (*maschinentechnische Auffassung*) ou historique<sup>12</sup>. Selon cette dernière, le véhicule « fonctionne » si le moteur est en marche. Il en résulte que la loi s'applique à un accident impliquant un véhicule en marche sur un circuit de course automobile<sup>13</sup> ou encore sur le terrain d'une entreprise<sup>14</sup>. En revanche, pour les accidents impliquant un véhicule en stationnement sur une voie privée, la victime devra s'en remettre à la responsabilité de droit commun.

### 3) Un véhicule impliqué

Enfin, le véhicule doit être « impliqué dans l'accident », ce qui suppose qu'il existe « entre le fonctionnement du véhicule et l'accident une proximité causale dans l'espace et dans le temps »<sup>15</sup>. A cet égard, il n'est pas nécessaire qu'il y ait un contact entre le véhicule et la victime<sup>16</sup>. Un véhicule peut être impliqué pour avoir perdu de l'huile, projeté des pierres, perdu une partie de sa marchandise ou simplement avoir causé du bruit<sup>17</sup>. Même la façon de démarrer peut être suffisante pour impliquer un véhicule dans un accident<sup>18</sup>.

## **B) Quant aux personnes**

La loi bénéficie à toute victime (1) et peut être opposée à plusieurs responsables (2).

---

<sup>9</sup> BGH NJW 84, 41.

<sup>10</sup> OLG Celle, DAR 1973, 187, d'après H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 550.

<sup>11</sup> BGHZ VersR 1961, 369.

<sup>12</sup> V. BGHZ 29, 163 ; H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 548 ; P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7, n° 4.

<sup>13</sup> RGZ 150, 73.

<sup>14</sup> BGH NJW 1973, 44.

<sup>15</sup> BGH VersR 2008, 656 („durch das Kfz mitgeprägtes Schadensgeschehen“, was bedeutet, dass es in « *nahen örtlichen und zeitlichen Kausalzusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang oder einer bestimmten Betriebseinrichtung des Kfz* »). A ce sujet, v. H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 548 ; P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7, n° 4.

<sup>16</sup> Pour un vélo qui essaye d'esquiver une voiture, v. BGH NJW 1988, 2802.

<sup>17</sup> LG Köln VersR 1999, 633.

<sup>18</sup> BGH NJW 1973, 44 (démarrage à un passage à niveau).

## 1) Victimes

En principe, la loi peut être invoquée par toute victime d'un accident de la circulation, aussi bien par les non-conducteurs (piétons, cyclistes, passagers) que par les conducteurs (dont le régime est toutefois différent), de sorte qu'il peut y avoir, si plusieurs conducteurs sont victimes, des indemnisations croisées<sup>19</sup>.

Selon le § 8a, la loi s'applique aussi aux utilisateurs de transports publics ou privés à titre onéreux, qui peuvent ainsi se retourner contre le transporteur en cas d'accident survenu lors du transport. En revanche, les employés de l'entreprise qui exploite le véhicule – tels que les chauffeurs routiers, les commerciaux, etc. – ne peuvent se retourner contre leur employeur en sa qualité de gardien du véhicule<sup>20</sup>.

## 2) Responsables

La loi prévoit avant tout la responsabilité du gardien (a), bien que celle du conducteur (b) puisse également être recherchée.

### a) Le gardien

La responsabilité pèse d'abord sur le gardien (*Halter*)<sup>21</sup>. Le gardien est celui qui se sert du véhicule « pour son compte et à ses frais »<sup>22</sup>, peu importe s'il en est le propriétaire ou le détenteur au sens administratif, sachant que la garde peut être partagée et entraîner une responsabilité solidaire<sup>23</sup>.

La qualité de gardien revient ainsi au salarié qui utilise un véhicule de fonction pour des trajets privés, par exemple pour partir en vacances, mais il en va autrement s'il se rend au travail<sup>24</sup>. Elle revient encore à l'entreprise qui prête des véhicules pour de brèves périodes<sup>25</sup>,

---

<sup>19</sup> V. H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 560.

<sup>20</sup> § 8 alinéa 2. Un tribunal en a également déduit que le conducteur-élève ne peut agir sur le fondement de la loi contre l'entreprise d'auto-école (KG NZV 1989, 150, cité d'après H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 556), ce qui est cependant contestable, car le texte vise la personne « employée » par le gardien.

<sup>21</sup> V. à ce sujet, P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7, n° 14.

<sup>22</sup> V. BGHZ 13, 351.

<sup>23</sup> En revanche, il ne peut en principe y avoir un défaut de garde. Si personne ne remplit l'ensemble des critères, le juge désignera celui qui en remplit le plus grand nombre (v. P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7, n° 21).

<sup>24</sup> V. P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7, n° 25, ainsi que les jurisprud. citées.

<sup>25</sup> V. BGHZ 32, 331.

mais non pas à celle qui accorde un contrat de leasing de moyenne ou longue durée<sup>26</sup>. Aussi, il importe peu, pour déterminer la garde, qu'une banque soit propriétaire du véhicule.

Le gardien peut se dégager de sa responsabilité en démontrant qu'un tiers a utilisé le véhicule à son insu et sans son accord<sup>27</sup>, mais il en va autrement si cette utilisation résulte de sa négligence ou s'il a lui-même confié le véhicule au tiers, le cas échéant en qualité d'employeur de ce dernier<sup>28</sup>.

#### b) Le conducteur

La victime peut aussi rechercher la responsabilité du conducteur (*Fahrzeugführer*) sur le fondement d'une présomption de faute, que ce dernier pourra toutefois renverser. En effet, selon le § 18 de la loi, « *dans les cas visés au § 7 alinéa 1<sup>er</sup>, la responsabilité du conducteur est également engagée. Il en va autrement si le dommage ne résulte pas de sa faute.* ». Il reste que cette disposition importe peu en pratique. Aussi, la jurisprudence a précisé qu'elle ne s'appliquait pas au recours en garantie exercé par le gardien contre le conducteur, qui relève du seul droit commun<sup>29</sup>.

## **II. Moyens d'exonération**

La loi distingue les moyens opposables aux victimes non-conducteurs (A) de ceux que l'on peut faire valoir vis-à-vis des victimes conducteurs (B).

### **A) Moyens opposables aux victimes non-conducteurs**

Les non-conducteurs peuvent se voir opposer leur faute (1) et la force majeure (2).

---

<sup>26</sup> V. BGHZ 173, 182 (soulignant qu'il importe de savoir qui supporte les dépenses courantes).

<sup>27</sup> V. P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7, n° 26.

<sup>28</sup> § 7 alinéa 3 : « Si une personne utilise le véhicule à l'insu du gardien et sans son consentement, il s'engage à réparation en lieu et place du gardien, sauf si l'usage du véhicule par un tiers résulte de sa faute. Il en va autrement si le conducteur a été employé par le gardien pour faire usage du véhicule ou s'il lui a confié le véhicule. Il en va de même s'agissant de remorques.

»

<sup>29</sup> V. P. KÖNIG, *op. cit.*, § 18, n° 3, ainsi que les jurisprud. citées.

## 1) La faute de la victime

La faute de la victime entraîne un partage de responsabilité (a), sauf si cette dernière est un jeune mineur de moins de 10 ans (b).

### a) Le partage de responsabilité

Selon le § 9 de la loi, le conducteur peut opposer la faute de la victime, afin de parvenir à un partage de responsabilité :

*« Si le dommage résulte aussi d'une faute de la victime, il convient d'appliquer le § 254 du BGB [consacré à la faute de la victime], étant précisé qu'en cas de dommage causé à un bien, la faute de la victime et la garde de la chose sont d'un poids égal dans l'appréciation. »*

La faute de la victime peut résulter de la violation de l'obligation générale de prudence et de diligence du § 1<sup>er</sup> de la loi, comme du non respect d'une disposition du code imposant un comportement précis. La jurisprudence impute ainsi, par exemple, des parts de responsabilité allant le plus souvent de 50% à 80% à des piétons qui traversent la nuit des routes sombres, ne respectent pas les feux, négligent des passages cloutés à proximité ou adoptent, en état alcoolisé, des comportements anormaux<sup>30</sup>. Les cyclistes, quant à eux, se voient souvent opposer la circulation à contresens, des changements de direction brusques et imprévisibles ou encore le fait de ne pas utiliser les voies cyclistes.

S'agissant des passagers, une part de responsabilité allant généralement de 15 à 25% leur sera imputée pour avoir pris un risque, notamment s'ils sont montés à bord du véhicule alors qu'ils savaient que le conducteur était alcoolisé<sup>31</sup>, en état de fatigue avancée<sup>32</sup> ou n'avait pas de permis de conduire<sup>33</sup>. On leur reprochera aussi de ne pas avoir porté la ceinture de sécurité<sup>34</sup>, si ce manquement a contribué à aggraver le dommage<sup>35</sup>.

Conformément au droit commun, une faute est encore caractérisée en cas de violation de l'obligation générale de « minimiser son dommage »<sup>36</sup>. En matière de dommages corporels, la

---

<sup>30</sup> V. P. KÖNIG, *op. cit.*, § 9, n°13 et ss, ainsi que les nombreuses réf. citées. En revanche, aucune responsabilité n'est imputable au piéton qui traverse la route en dehors du passage clouté et qui est fauché par un conducteur alcoolisée en excès de vitesse ; ni à la mère qui cherche à rattraper son enfant lui ayant échappée.

<sup>31</sup> BGHZ 34, 355.

<sup>32</sup> OLG Celle VersR 1962, 1110 (pour un conducteur ayant déjà roulé plus de 15 heures).

<sup>33</sup> En revanche, le seul fait que la route d'hiver soit glissante, n'est pas opposable.

<sup>34</sup> V. BGHZ 74, 25 ; BGHZ 119, 268.

<sup>35</sup> V. BGH NJW 1980, 2125.

<sup>36</sup> § 254 alinéa 2 BGB.

victime se verra ainsi, par exemple, imputée un part de responsabilité en cas de refus de se soumettre à des soins. S'agissant des préjudices matériels, la jurisprudence impose en principe à la victime d'opter pour « la voie la plus économe de réparation du dommage »<sup>37</sup>, même si la doctrine relève un certain laxisme dans l'application de cette maxime<sup>38</sup>.

La faute de victime ne peut toutefois entraîner une exonération totale, même si le conducteur est non-fautif, c'est-à-dire si l'accident est exclusivement imputable à la faute de la victime<sup>39</sup>. La loi attribue en effet une part irréductible de responsabilité au conducteur sur le fondement du risque, fixée par les tribunaux le plus souvent aux alentours de 20 %. Ainsi, à supposer que l'accident résulte de la seule faute de la victime, celle-ci pourra encore se retourner pour environ 20% de son dommage contre le gardien du véhicule.

#### b) L'exception des jeunes mineurs

Un régime particulier s'applique aux jeunes mineurs. Selon le § 828 alinéa 1<sup>er</sup> BGB, les enfants de moins de sept ans ne peuvent en aucun cas se voir reprocher une faute, en raison de leur manque de capacité de discernement. Par conséquent, le gardien ne saurait obtenir un partage de responsabilité.

S'agissant des enfants de sept à neuf ans, seule la recherche intentionnelle du dommage pourra leur être opposée. Selon le § 828 alinéa 2<sup>nd</sup>,

*« les enfants qui n'ont pas encore 10 ans [...] ne sont pas responsables des dommages causes dans un accident impliquant un véhicule terrestre à moteur[...], sauf si le dommage à été recherché intentionnellement ».*

Cet alinéa a été adopté en 2002, en faisant suite à des études démontrant que des enfants de moins de 10 ans n'étaient pas en mesure d'évaluer correctement les vitesses et les distances de véhicules, pour réagir en fonction<sup>40</sup>. Procédant à une « réduction téléologique », la jurisprudence a toutefois précisé que la disposition ne s'appliquait qu'aux dommages provenant de « dangers spécifiques à la circulation routière »<sup>41</sup>. Elle a notamment voulu écarter les cas dans lesquels des enfants – souvent en vélo ou sur des patins à roulettes –

---

<sup>37</sup> BGHZ 155, 1 ; BGHZ 143, 189.

<sup>38</sup> V. en ce sens, H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 747, critiques. Par exemple, les juges refusent de sanctionner des victimes qui optent pour des garages ou des loueurs de véhicules de remplacement particulièrement coûteux (v. BGHZ 132, 373) ou négligent les conseils de minimisation du dommage de l'assureur (BGH VersR 1993, 769 ; BGH NJW 2005, 357).

<sup>39</sup> V. H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 555 et s.

<sup>40</sup> Motifs BT-Drucks. 14/7752.

<sup>41</sup> BGHZ 161, 180 ; BGH NJW 2008, 147 ; BGH NJW 2009, 3231.

heurtent des véhicules en stationnement régulier<sup>42</sup>. Cela étant dit, l'irresponsabilité de l'enfant concerne les dommages qu'il a causés, comme ceux qu'il a subis<sup>43</sup>.

La limite d'âge prévue par le texte est strictement respectée par les tribunaux. Les victimes de 10 ans et plus devront supporter une part de responsabilité si leur comportement n'a pas été conforme à celui d'une personne diligente du même âge<sup>44</sup>. Les exemples sont nombreux. Ainsi, un jeune piéton de 12 ans qui traverse brusquement une chaussée se voit imputer une part de responsabilité de 50% ; et un jeune cycliste de 11 ans, qui traverse brusquement, sans avertissement ni précaution la route, supportera une part de responsabilité de 75 %<sup>45</sup>.

## 2) La force majeure

Pendant longtemps, le gardien pouvait s'exonérer totalement en démontrant que l'accident était dû à un « événement irrésistible » (*unabwendbares Ereignis*), ce qui lui permettait, par exemple, d'écarter sa responsabilité si un enfant apparaissait soudainement entre deux voitures<sup>46</sup>. En 2002, le législateur a précisé que seule la force majeure (*höhere Gewalt*) était exonératoire<sup>47</sup>, ce qui suppose un événement extérieur, irrésistible et imprévisible.

La jurisprudence défend une conception restrictive de ces conditions. Le conducteur ne pourra pas faire valoir un malaise soudain<sup>48</sup> ou un arrêt cardiaque, ni un vice technique du véhicule, faute d'extériorité. Le fait d'un tiers doit être « extraordinaire » (*außergewöhnlich*)<sup>49</sup> et ne pas faire partie des risques prévisibles de la circulation routière<sup>50</sup>, ce qui vise les violations du code de la route, même les plus graves, l'apparition soudaine d'enfants sur la voie et même la projection d'un cycliste devant le véhicule ; l'apparition d'animaux est jugée tout aussi prévisible<sup>51</sup>. En fait, les seules hypothèses dans lesquelles la force majeure sera admise sont les faits de la nature, comme la tempête ou la foudre, à l'exception de variations climatiques prévisibles, comme les chutes de neige en hiver.

---

<sup>42</sup> V. H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 559, critiques.

<sup>43</sup> Conformément au § 829 BGB, le juge peut atténuer les effets de l'irresponsabilité sur le fondement de « l'équité ». Or, dans ce cadre, il est notamment tenu compte des situations patrimoniales respectives, de sorte que la disposition est sans emport à partir du moment où un assureur intervient.

<sup>44</sup> BGHZ VersR 66, 831.

<sup>45</sup> OLG Oldenburg VersR 1998, 1004.

<sup>46</sup> V. par exemple BGH NJW 1986, 183.

<sup>47</sup> § 7 alinéa 2 (« *Il en va autrement si l'accident est le résultat d'un fait de force majeure.* »). V. à ce sujet, H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 531 ; P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7, n°32.

<sup>48</sup> BGH NJW 1957, 675.

<sup>49</sup> BGH NJW 1953, 184.

<sup>50</sup> V. en ce sens, H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 557.

<sup>51</sup> V. P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7, n°35, ainsi que les jurisprud. citées.



## B) Moyens opposables aux victimes conducteurs

La répartition des responsabilités entre conducteurs obéit à une logique différente. Dans un accident impliquant plusieurs véhicules, il y a lieu de répartir les parts de responsabilité selon le rôle causal des uns et des autres. Ces mêmes règles s'appliquent pour la contribution à la dette, lorsque plusieurs véhicules sont impliqués dans un accident ayant causé un dommage à un non-conducteur. Ainsi, selon le § 17 de la loi,

*« (1) Si un dommage est causé par plusieurs véhicules terrestres à moteur et que plusieurs gardiens sont tenus à indemniser un tiers, la responsabilité entre gardiens dépend des circonstances de l'accident et notamment de la part causale de chacun dans la réalisation du dommage.*

*(2) Cette même règle vaut si le dommage a été causé à un gardien.*

*(3) Il n'y a point d'obligation de réparer selon les alinéas 1 et 2 si l'accident est causé par un événement irrésistible, qui ne découle pas d'un défaut de conception ou de fonctionnement du véhicule. Un événement n'est irrésistible que si le gardien ou le conducteur ont agi, au regard des circonstances en cause, avec prudence et diligence. Cette exclusion est également opposable au propriétaire du véhicule qui n'en est pas le gardien<sup>52</sup>. »*

Entre conducteurs, les parts respectives de responsabilité dépendent ainsi des « circonstances de l'accident » et de « la part causale » dans le dommage, ce qui comprend, le cas échéant, une appréciation des fautes imputables à l'un ou l'autre. Dans ce cadre, les tribunaux imputent en principe à tout conducteur – même non fautif – une part irréductible de responsabilité, évaluée le plus souvent à 20 %. Par conséquent, dans les rapports entre deux conducteurs, celui qui est en faute, ne supportera généralement que 80 % du dommage<sup>53</sup>.

Un conducteur pourra toutefois obtenir une exonération totale en démontrant que l'accident résultait pour lui d'un « événement imprévisible » (*unvorhersehbares Ereignis*)<sup>54</sup>. Par ce moyen, le législateur a voulu assurer la réparation intégrale du conducteur « idéal », c'est-à-dire de celui qui est parfaitement prudent et avisé. L'exonération bénéficiera par exemple aux véhicules heurtés à l'arrêt, en raison d'un feu rouge, d'une priorité ou d'un embouteillage<sup>55</sup>. Il en va de même pour les victimes de conducteurs qui roulent à contre-sens<sup>56</sup> ou grillent un feu<sup>57</sup>, alors que le non respect d'une priorité à droite est apprécié avec plus de nuances, car un conducteur prudent réduira sa vitesse et sera plus attentif en présence d'un croisement<sup>58</sup>. De

<sup>52</sup> Cela vise notamment le leasing ou la sûreté-propriété.

<sup>53</sup> V. H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 562 ; BGHZ 6, 319.

<sup>54</sup> V. H. KÖTZ, G. WAGNER, *op. cit.*, n° 564.

<sup>55</sup> OLG Karlsruhe VersR 1966, 776 ; OLG Zweibrücken VersR 1973, 166.

<sup>56</sup> BGH VersR 1969, 738.

<sup>57</sup> OLG Hamm VersR 1984, 195.

<sup>58</sup> BGH VersR 1977, 917.

même, celui qui dépasse les 130 km/h recommandés sur l'autoroute, ne pourra plus se prévaloir de la qualité de conducteur « idéal » et invoquer un événement irrésistible<sup>59</sup>.

### **III. Effets de la responsabilité**

La loi précise les dommages réparables (A), tout en fixant des plafonds d'indemnisation (B).

#### **A) Dommages réparables**

La loi indemnise d'abord les dommages corporels. Ainsi, en cas de décès de la victime, elle accorde réparation des frais de soins éventuellement engagés, des pertes patrimoniales subies pendant la phase de maladie, ainsi que, pour les tiers, des frais funéraires et des pertes de droits à aliments (alors que la réparation du préjudice purement moral, telle la souffrance affective, est en droit allemand par principe exclu). En ce sens, le § 10 dispose que :

*« (1) En cas de décès, des dommages et intérêts sont dus pour les frais de soins, ainsi que pour le dommage patrimonial résultant, durant la phase de maladie, de pertes de revenus ou de besoins complémentaires. Le responsable devra en outre indemniser celui qui était tenu de supporter les frais funéraires. »*

*« (2) Si le tiers était au moment de l'atteinte en relation avec un tiers qui était selon la loi en droit de demander des aliments ou susceptible de devenir créancier d'aliments, et qui perd ce droit en raison du décès, il est indemnisé de cette perte en partant de l'hypothèse d'une durée de vie moyenne du défunt. Cela vaut aussi pour le tiers qui n'est pas encore né au moment de l'atteinte, mais qui est déjà conçu. »*

Celui qui a subi un dommage corporel peut également demander réparation de ses pertes patrimoniales et, dans la mesure de l'équitable, de sa souffrance morale. Selon le § 11 de la loi,

*« (1) en cas de blessures ou d'atteinte à la santé, des dommages et intérêts sont dus pour les frais de soins, ainsi que pour le dommage patrimonial résultant, durant la phase de maladie, de pertes de revenus ou de besoins complémentaires. La victime peut aussi demander une indemnisation équitable de son dommage moral. »*

---

<sup>59</sup> BGHZ 117, 337.

La loi accord encore réparation pour les biens endommagés, qu'il soit question d'un véhicule automobile ou d'une bicyclette, voire des vêtements d'un piéton salis par les projections d'une voiture ou d'une route couverte d'une flaque d'huile<sup>60</sup>. En revanche, la loi n'indemnise pas les préjudices purement économiques<sup>61</sup>, telles les pertes résultant du décès d'un salarié.

## **B) Plafonds d'indemnisation**

Le droit à réparation est plafonné. En l'occurrence, les plafonds ne visent pas le droit à réparation par victime, mais l'indemnisation due par « événement » dommageable, c'est-à-dire par accident. Ils concernent autant les dommages subis par des personnes que ceux causés aux biens. Ainsi, selon le § 12 de la loi,

*« (1) L'indemnisation est limitée*

- 1. en cas de décès ou de blessure d'une ou de plusieurs personnes par un seul et même événement, à la somme de 5 millions d'euros ; en cas de transport professionnel onéreux, cette somme est augmentée en cas de décès ou d'atteinte à plus de huit personnes, de 600 000 euros par toute personne transportée supplémentaire ayant subi une atteinte ;*
- 2. en cas d'atteinte aux biens, même si par un seul et même événement plusieurs biens sont endommagés, à la somme de 1 million d'euros<sup>62</sup>.*

*Les limites visées au numéro 1 concernent aussi les dommages et intérêts versés sous forme de rente.*

*(2) En cas de dépassement des limites précitées par un seul et même événement, l'indemnisation par victime est réduite au prorata. »*

## **Conclusion**

En Allemagne, l'indemnisation des victimes d'accidents de la circulation est depuis 1909 gouvernée par une loi spéciale. Elle prévoit une responsabilité objective au bénéfice de la victime non-conducteur, laquelle peut toutefois se voir opposer sa faute, sauf si elle a moins de 10 ans, et la force majeure. Entre conducteurs, la loi répartit les responsabilités selon les « circonstances » et les « parts causales dans le dommage », tout en exonérant le conducteur prudent et avisé qui peut se prévaloir d'un événement imprévisible. En présence d'un droit commun qui n'admet que la responsabilité pour faute, la loi permet ainsi de tenir compte des

---

<sup>60</sup> OLG Köln, VersR 1983, 287.

<sup>61</sup> V. P. KÖNIG, *op. cit.*, § 7, n° 26.

<sup>62</sup> Le § 12a porte ces sommes à 10 millions respectivement pour les dommages corporels et les dommages causés à des immeubles, pour les transports de biens dangereux.

dangers spécifiques créés par la circulation routière. En même temps, elle reste dans une très large mesure attachée à la prise en compte de la faute de la victime, alors qu'on peut se demander si le danger créé ne devait pas – surtout pour les dommages corporels – l'emporter plus largement.

\* \* \*