

## **La responsabilité civile du fait des accidents de la circulation au Portugal (rapport de synthèse)**

La responsabilité du fait des accidents de la circulation peut s'agir d'une responsabilité subjective, *pour faute*, ou d'une responsabilité objective, *sans faute*. L'article 483 du code civil portugais s'applique aux cas de responsabilité subjective, l'article 503 aux cas de responsabilité objective.

Il y a des différences plutôt importantes entre les deux régimes.

I. — La responsabilité subjective, c'est la responsabilité du conducteur. La responsabilité objective, c'est la responsabilité du gardien (« detentor »).

L'article 503 du code civil portugais définissait le concept de « gardien » au moyen de deux critères : d'une part, au moyen du critère de la maîtrise effective ; d'autre part, au moyen du critère de l'intérêt à l'utilisation du véhicule, dont il a la maîtrise effective. L'article 503 du code civil portugais doit pourtant s'interpréter systématiquement, en le rattachant à l'article 15, alinéa 2, du décret-loi 291/2007, du 21er. août 2007. — L'assureur répond des dommages causés du fait d'un voleur. La responsabilité de l'assureur ayant la fin de garantir la responsabilité du gardien, l'article 15, alinéa 2, du décret-loi 291/2007 ne saurait signifier que l'élargissement de la responsabilité du gardien à des dommages causés d'un véhicule dont il n'a point la « maîtrise effective ».

II. — La responsabilité étant subjective, le conducteur est tenu de dédommager quelques victimes par ricochet. — Il est tenu, notamment, de dédommager les proches du défunt (article 496, alinéas 2 e 3, du code civil portugais). — La responsabilité étant objective, il faut distinguer.

La victime étant hors du véhicule, s'agissant donc d'un « tiers », au sens de l'article 504, alinéa 1, le gardien répond des dommages moraux par ricochet. La victime étant dans le véhicule, s'agissant donc d'une « personne transportée », au sens de l'article 504, alinéas 2 et 3, le gardien ne répond point de ces dommages-ci: au cas de transport par vertu d'un contrat onéreux, le gardien ne répond que des dommages causés aux personnes et aux choses transportées (article 504, alinéa 2); au cas de transport par vertu d'un contrat gratuit, ou de

transport (gratuit) sans contrat, le gardien ne répond que des « dommages personnels de la personne transportée » (article 504, alinéa 3).

III. — La responsabilité subjective du conducteur est limitée aux dommages causés par la faute. La responsabilité objective du gardien, aux dommages causés par les « risques propres du véhicule » (article 503, alinéa 1). Ce concept-ci, celui de « risques propres du véhicule », doit être interprété largement. Les « risques propres du véhicule » sont, en premier lieu, les risques liés au véhicule, en second lieu, les risques liés au moyen de circulation — c'est-à-dire, à la route — et, en troisième lieu, les risques liés au conducteur.

La limitation de la responsabilité aux dommages causés par les risques propres du véhicule explique l'exonération du gardien aux cas de force majeure, de fait d'un tiers et de fait de la victime (article 505 du code civil portugais).

S'agissant-t-il d'un accident causé d'une faute de la victime, les résultats d'une comparaison entre les régimes de la responsabilité subjective du conducteur et de la responsabilité objective du gardien sont fort discutables.

La responsabilité du conducteur étant subjective, la faute de la victime détermine l'application de l'article 570, alinéa 1, du code civil portugais. Le gardien étant toujours tenu de dédommager la victime, l'indemnité peut être modérée par le juge. L'exonération du conducteur, en résultant d'une faute de la victime, ne serait qu'exceptionnelle. La responsabilité du gardien étant objective, la faute de la victime déterminerait l'application de l'article 505 du code civil portugais. Le gardien ne serait plus tenu de dédommager la victime.

Les résultats de la comparaison étant fort discutables, la doctrine a proposé l'interprétation restrictive de l'article 505, à fin de ne l'appliquer qu'aux cas d'« exclusivité causale ». La faute de la victime étant la cause (exclusive) de l'accident, le juge pourrait appliquer l'article 505, en tant que cause d'exonération du gardien. La faute de la victime n'étant qu'une des causes (cumulatives) de l'accident, le juge devrait appliquer l'article 570, alinéa 1, pour modérer l'indemnité. La jurisprudence n'est pas uniforme.

IV. — Finalement, il faut remarquer que la responsabilité objective du gardien est plafonnée. L'article 508 du code civil portugais consacre aujourd'hui

un principe de correspondance entre les montants minimaux couverts par l'assurance obligatoire et les plafonds de la responsabilité objective. La limite inférieure de l'assurance est donc la limite supérieure de la responsabilité.

V. — L'article 506 du code civil portugais pose des règles pour les cas de collision de véhicules. Les conditions de la responsabilité subjective, pour faute, étant remplies par rapport aux conducteurs des deux véhicules, le cas devra se décider par l'application de l'article 570. La responsabilité sera partagée proportionnellement, compte tenu de la contribution de chacune des fautes pour le dommage. Au cas de doute, on présumera l'équivalence de ces contributions-ci (article 506, alinéa 2). Les conditions de la responsabilité objective, pour le risque, étant remplies par rapport aux gardiens des deux véhicules, le cas devra se décider par l'application de l'article 506. La responsabilité sera partagée proportionnellement, compte tenu de la contribution du risque de chacun des véhicules pour le dommage causé (article 506, alinéa 1). La contribution du risque d'un véhicule lourd aux dommages causés par la collision est typiquement supérieure à la contribution du risque d'un véhicule léger). Au cas de doute, on présumera l'équivalence de ces contributions (article 506, alinéa 2).

IV. — L'article 493, alinéa 2, du code civil portugais contenant une clause générale de responsabilité subjective affaiblie, pour faute présumée, du fait des activités dangereuses, l'application de cet article-ci aux accidentés de la circulation a été envisagée par une part de la doctrine et de la jurisprudence.

Le régime de la responsabilité subjective étant plus favorable à la victime que le régime de la responsabilité objective, l'application de l'article 493, alinéa 2, aurait comme résultat une amélioration plutôt importante de la situation des victimes. L'arrêt de la Cour Suprême du 21 novembre 1979 l'a pourtant écartée.