

BGE 10 I 116

Bundesgericht (BGE), 1884-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_10_I_116

FR: ATF 10 I 116

IT: DTF 10 I 116

Volltext

116 B. Civilrechtspßege. III. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tödtungen und Verletzungen. Responsabilite des entreprises de chemins de fer, etc. en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lesions corporelles. 20. Arrt~t du 19 Janvier 1884, dans la cause Blanc contre 8ttisse Occidentale. Le sieur Auguste Blanc, ne le 22 Aout 184f, marie et pe re de deux enfants, se trouvait au service de la Compagnie Suisse Occidentale depuis le 1 er J uillet 1868, en qualite d'homme d'equipe, et a partir du 1er Avril 1878, comme chef d'equipe, aux appointements de 1.300 fr. par an. Le 21 J uillet 1881, il fut victime d'un accident a la gare de Romont dans les circonstances suivantes : Il se pratique a ceLle gare une manoeuvre, dite « a la pro- longe, » qui consiste a faire remorquer, sur la rampe de la voie, jusqu'a environ 500 metres, par les trains se dirigeant sur Lausanne, les wagons de marchandises et autres devant rester en gare; ces wagons sont relies au train partant au moyen d'une simple corde tenue par un homme d'equipe, qui la lache une fois arrive a l'endroit voulu : les wagons, ainsi separes du train en marche, sont arretes par les freins, puis ramenes par les hommes d'equipe dans la direction de la gare et distribues dans les differentes voies de service. Le 21 Juillet 1881, quatre wagons devant rester en gare de Romont furent joints au train N° 242, - partant de celle gare a 6 heures 15 minntes du matin, avec un retard de 5 minutes, - pour etre remorques au moyen de la manoeuvre decrite ci-dessus, et repartis ensuite sur deux voies de ser- vice. CeUe operation etait dirigee, comme d'habitude, par l'homme d'equipe Piller, que son chef Blanc avait charge de = III. Haftpßicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N°~. 117 cette fonction. Au moment ou le train se mettait en marche, Blanc monta sur la plateforme anterieure d'un des derniers wagons; comme il n'avait pas eu le temps avant de monter de lire l'inscription indiquant la destination de ce wagon, et placee a l'autre extremite, il se pencha, pour obtenir ce ren- seignement, en dehors du wagon en marche, le visage tourne vers Ja queue du train; e'est alors qu'en passant a l'aiguille N° 12, il fut atteint par la lanterne surmontant le disque, distante, a son bord exterieur, de 1 m09 cm. de la voie; il tomba si malheureusement qu'il eut les deux jambes broyees par les roues. Blane fut immediatement transporte a l'höpital du district, ou il subit le me me jour l'amputation des deux jambes, l'une au-dessus du genon et l'autre au-dessous. Blanc, estimant la compagnie de la Suisse Occidentale responsable du malheur survenu, actionna celle-ci en dom- mages-interets devant le Tribunal fMeral par memoire du 22 Juin 1882, mais par arret du 9 Septembre suivant, ee Tribunal se declara incompetent pour entrer en matiere sur la demande, aussi longtemps que les tribunaux cantonaux n'auraient pas statue d'abord en la cause. Par exploit du 26 Decembre 1882, Blanc fit assigner la Compagnie a l'audience du Trihunal de la Sari ne du 11 Jan- vier 1883, ou il coneIut a ce que eelle-ci soit condamnee avec dapens a lui payer Ia. somme de 30000 fr. a titre da dommages-interets. La compagnie dMenderesse coneIut a liberation pure et simple de Ia. demande, declarant exciper de l'imprudenee et de la faute, ainsi que de la violation du reglement, com- mises par Blanc. Statuant, Je Tribunal de la Sarine a admis

Blanc dans sa demande, en réduisant toutefois les conclusions à 12 000 francs. Les deux parties ayant appelé de cette sentence, la Cour d'appel de Fribourg, par arrêt du 19 Octobre 1883, modifiant, quant au chiffre alloué, le dispositif du jugement de première instance, a condamné la compagnie Suisse Occidentale à payer à Blanc, à titre de dommages-intérêts, la somme de neuf mille francs, y compris les montants déjà livrés par elle au demandeur ensuite de l'accident. Ces deux jugements fondent l'allocation partielle des conclusions de la demande sur le fait que l'accident est dû à la faute des deux parties, du demandeur qui s'est penché, contrairement aux prescriptions réglementaires, hors d'un wagon en marche, et de la défenderesse qui a contrevenu à une disposition de l'ordonnance fédérale sur l'unité technique des chemins de fer suisses du 9 Août 1854, en ayant établi la lanterne, cause de l'accident, à la distance de 1 m 09 seulement du bord extérieur de la voie, au lieu de 1 m 20, exigé par l'ordonnance susvisée. Sur ce dernier point, l'arrêt dont est recours fait ressortir qu'« en présence des conditions » constatées dans les dispositions intervenues soit de la part » des témoins appelés, soit de la part des médecins consultés relativement à la position qu'aurait réellement occupée » Blanc au moment de l'accident, et vu l'impossibilité de » déterminer exactement des lors la manière dont il a pu » être atteint par la lanterne, on est en droit de se demander si, dans le cas où l'objet fixe eût été placé à la distance réglementaire, soit à 80 centimètres plus loin, l'accident se fût produit dans les mêmes circonstances et eût » eu les mêmes conséquences; que, dans tous les cas, il est » permis d'affirmer que la violence du choc a dû être aggravée par le fait de l'éloignement insuffisant de la lanterne et que la non-observation, sur ce point, de l'ordonnance fédérale sus-rappelée constitue une faute à la charge » de la compagnie, laquelle ne saurait des lors, et sous ce » rapport, invoquer en sa faveur les dispositions de l'art. 2 » de la loi fédérale du 1. er Juillet 1. 875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer. » C'est contre cet arrêt que les deux parties ont recouru au Tribunal fédéral, par déclarations du 8 Novembre 1.883 et conformément aux art. 29 et 30 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale. Les dites parties reprennent leurs conclusions primitives.

III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 20. 119 Statuant sur ces faits et considérant en droit : 1. 0 11 n'est point contesté que l'accident, cause du litige, ne se soit produit dans l'exploitation. L'espèce est donc réglée par l'art. 2 de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer du 1. er Juillet 1.875, statuant que ces entreprises sont responsables pour le dommage résultant des accidents survenus dans l'exploitation et qui ont entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, à moins que l'entreprise ne prouve que l'accident est dû soit à une force majeure, soit à la négligence ou à la faute des voyageurs ou d'autres personnes non employées pour le transport, sans qu'il y ait eu faute imputable à l'entreprise, ou enfin que l'accident a été causé par la faute de celui-là même qui a été tué ou blessé. 2° La compagnie défenderesse résiste à l'action qui lui a été intentée en s'appuyant de cette dernière disposition, attendu que, selon elle, l'accident serait dû exclusivement à la faute de la victime, tandis que le demandeur l'attribue à la faute de la compagnie, soit à la circonstance qu'il a été occasionné par la trop grande proximité de la lanterne contre laquelle le choc s'est produit. 3° En ce qui concerne la faute reprochée à la victime, il a été constaté comme le mentionne l'arrêt dont est recours, que le règlement, ainsi que la circulaire du 1. er Novembre 1.874, affichée dans le local de l'équipe et dont Blanc avait eu communication, interdisent de la manière la plus formelle aux employés de se pencher en dehors des wagons. La circulaire susdite porte entre autres que « Les disques d'aiguille, » les poteaux, etc., généralement placés à hauteur d'homme » doivent être évités avec le plus grand soin, » et que. }) dans tous les cas, les agents des trains circulant sur les »

marcbepieds doivent s'effacer autant que possible et ne » jamais se pencher en dehors, en raison des obstacles qu'ils » pourraient rencontrer. » Or le demandeur, - qui reconnaît d'ailleurs que ceUe dMense, formulée dans l'intérêt de la sécurité des employés et à laquelle rien ne l'empêchait de se conformer. était aussi 120 B. Civilrechtspflege. applicable aux wagons composant la « prolonge » - dlclaire lui-même s'être penché hors d'un wagon en marche et avoir heurté, en conséquence de cet acte, contre l'objet fixe cause de l'accident. Le fait d'avoir contrevenu à la susdite dMense constitue donc à la charge de la victime une faute, pour autant que ceUe contravention n'était point nécessitée ou justifiée par des circonstances particulières, comme les besoins impérieux du service; or le demandeur n'a point établi que les nécessités de la manœuvre faite le 2i Juillet 1881 imposassent la posture dangereuse qu'il a cru devoir prendre en vue de lire l'affiche extérieure portant la destination du wagon. À supposer, en effet, que cette vérification eût incombé au demandeur, rien ne l'obligeait à y procéder d'une manière aussi périlleuse; puisque, d'une part, il n'était point prescrit, ni nécessaire d'indiquer les voies de service sur lesquelles les wagons de la prolonge devaient être dirigés, avant que ceux-ci aient quitté le train remorqueur, et que, d'autre part, la circonstance que ce train était parti avec cinq minutes de retard seulement n'était pas de nature à justifier aucune précipitation dans la manœuvre de gare. Mais la faute ainsi commise par Blanc, incontestable dans le cas où l'exécution de la dite manœuvre lui eût incombé personnellement, emprunte une gravité plus grande au fait qu'un employé spécial, le sieur Piller, qui se trouvait son poste au moment de l'accident, avait été préposé par Blanc lui-même, avec l'assentiment du chef de gare, à l'opération sus-indiquée. Cet employé y vaquait, en effet, presque toujours seul, et il résulte de son témoignage qu'au moment de l'accident, il ignorait la présence de Blanc sur le train, et avait, avant de monter sur les wagons composant la prolonge, vérifié leur destination. L'intervention du demandeur était, des 10rs, inutile, et le fait de l'existence d'une faute lourde à sa charge ne saurait faire l'objet d'aucun doute, d'autant moins que, domicilié à Romont, Blanc avait une connaissance parfaite de la gare, et en particulier de la lanterne N° 12, en place depuis quatorze mois. III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 20. 121 4° Il ressort toutefois des circonstances dans lesquelles la catastrophe s'est produite, qu'une part de faute retombe également sur la compagnie dMenderesse. L'art. 7 de l'ordonnance sur l'unité technique des chemins de fer suisses, du 9 Aout 1854, prescrit que les constructions et autres objets fixes placés aux abords des voies ordinaires doivent s'écarter de 1 m95 au moins de l'axe de la voie la plus rapprochée, soit de 1 m20 du bord extérieur du rail. Or il résulte des mesurages effectués par les soins des instances cantonales, que le bord extérieur de la lanterne, contre laquelle la victime a heurté, ne s'éloigne du rail que de 1. m09, et que cet éloignement est des lors de 11 cm. inférieur à la distance réglementaire. Les contradictions des témoins sur la position occupée par le corps de Blanc lors de l'accident, et les divergences des appréciations des experts médicaux ne permettent pas, il est vrai, d'attribuer exclusivement la production de l'accident à cette infraction à l'ordonnance susvisée : en d'autres termes, il n'est point démontré que le malheur eût été évité si la lanterne se fût trouvée de 11 cm. plus éloignée; il est néanmoins incontestable que cette disposition des lieux était de nature à augmenter notablement les chances d'un choc et à aggraver en tout cas les conséquences d'une collision une fois produite; elle constitue donc un élément de faute à la charge de la compagnie.))0 Il suit de ce qui précède que l'accident arrivé au sieur Blanc est la conséquence d'un concours de fautes attribuables pour la part la plus considérable au dit demandeur, et pour une part moindre au fait de la compagnie dMenderesse; ceUe concomitance de fautes dans une

pareille proportion doit, ainsi que le Tribunal fédéral. contrairement à la jurisprudence généralement suivie en Allemagne, l'a reconnu à diverses reprises, avoir pour conséquence, non point de libérer la compagnie de la responsabilité qui lui incombe aux termes de l'art. 2 de la loi du 7er Juillet 1875 précitée, mais uniquement d'en atténuer les effets dans une mesure équitable, en ce sens qu'il y a lieu de tenir compte, dans la détermination de la responsabilité, de la négligence et de l'imprudence qui lui sont imputables. (Voy. arrêts du Tribunal fédéral du 10 Octobre 1879 en la cause Rohrer contre Jura-Berne, Recueil V, 584; Saglio, 10 Septembre 1880, ibidem VI, 449 et suivants.) Un semblable départ des responsabilités n'a rien qui soit incompatible avec le prescrit de l'art. 2 sus-visé, et le législateur fédéral l'a de même expressément admis dans la loi fédérale sur la responsabilité civile des fabricants, du 25 Juin 1881, dont l'art. 5 § b dispose que cette responsabilité sera équitablement réduite si une partie de la faute qui a provoqué l'accident est imputable à la victime. 6° En ce qui concerne la fixation de la dite indemnité, laquelle doit comprendre, à teneur de l'art. 5 al. 3 de la loi susvisée, - les frais de guérison et le préjudice pécuniaire que l'incapacité de travail, totale ou partielle, durable ou passagère, a causé à la personne blessée, il y a lieu - en tenant compte du salaire que percevait le demandeur, du fait que sa mutilation ne le rend pas incapable de tout travail, et vu en outre la part prépondérante de faute qui lui incombe, d'arrêter à six mille francs les dommages-intérêts : auxquels la compagnie d'assurance est tenue envers lui : cette somme représente, en effet, un peu plus du tiers du capital qui serait nécessaire pour assurer au lésé le service d'une rente viagère de mille francs par année, correspondant de rentier du dommage subi par lui. Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce : L'arrêt rendu par la Cour d'appel du canton de Fribourg le 19 Octobre 1883 est partiellement réformé en ce sens que la somme à payer par la Compagnie des chemins de fer Suisse Occidentale-Simplon au sieur Auguste Blanc, à titre de dommages-intérêts, est réduite à six mille francs (6000 Fr.) Dans cette somme sont comprises les avances que Blanc a reçues de la compagnie postérieurement à l'accident qui l'a frappé.

III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 21. 123 21. Urteil vom 2. Februar 1884 in Sachen gegen Jura-Berne. A. Xlurel) Urteil vom 9. inouember 1883 -at bet 'Uvvella. nonß. unb staffation-90f beß stantonß mern (11. Gt)ilabt-eilung) edannt: 1. Xler stläger @ottlieb ~d)mib ift mit feinem stragebege-ren <tbge\ Viejen. 2. Xlierielbe ift gegenüber ber ~.Mragten, Jura-mern.EuAern. ma-ngeiellid)ft, ~Ut meAa~luug eineß \$roAeUfoj'tenbetrageß uon 443 ~r. 20 Gttß. uerutt-eilt. B. @egen llijeg Urteil erUäde ber stläger Me ~eiter3ie-ung <tn baß munbeßgerid)t; betrelbe beantragt: @g feien i~m in SUBiinberung beß uom ~vvelllltionß. unb staffationg~ofe beg stau- tong mern in ber er\Vä~nten ~treitfad)e ausgefallten Utt-eiß bie in feinet stlagefd)tft gefellten ~d)mffe ~u3ufvred)en uuter stoj'tenfolge, inbem er gleid)Aeitig bemerkt, eß \Verbe bem @r- meifen beg ~iel)terß an~eimgegeben, 6U entfd)eiben, ob nid)t ri'ld~d)tlid) ber ~eftfeßung ber @ntfd)äbigung ein morbe~alt im ~innebeg 'Ud. 6 beg @ifenba~n~aftv~id)tgefeljeg AU mad)en fei, ba fiel) Me ~olgen ber uom stläger erlittenen metfeljung nod) nid)t ~inlängtid) flar u'berfe~elt laifen. :Ilagegen trägt bie mefiagte <tuf 'Ubweifung ber flägerid)den mefd)U)erbe unb meftätigung beß botinfan3Hd)en Urteilß unter stoffenfolge an. Xlag munbeßgerid)t Aie~t in @rU)({gung: 1. 3n t~atfd)lid)er me3ie-ung ift uom morberld)ter ~olgen. beg feftgej'tellt (Vorben : Xler stläger, \Vel)der im 1)ienj'te ber meflagten alß Eofomoti)\~ei3er augej'tellt U)ar, langte am 18. 'Uu= guj't 1881 um Öli U~r IDlorgeng mit bem Suge inr. 9, \Vel~d)em bie uon i~m bebiente IDlafel)ine inr.18 morfl'llnnbienfte geleiftet ~atte, nad) meenbigung

feineß teglementarijd)en ~\Vi5{r~ tligigen ~a~rbienj'ttutnug, in :Ilelßbetg an. .eier \Vurbe
bte IDlafd)ine in einen, ~ur ma~n~ofanrage ge~i5renben, ~d)uvv.en (bag fogenannte
III)evotll) liUf ~b1u9Iung gebrad)t, \Vorauf bte::: felbe, fl'eAiell Iler steif el, »om sttiiger
gereinigt unb »om stlliget in @emeinfd)aft mit bem .fofomotil)fuf)rer aUfäOige
~e~araturen

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte
Originaltext. Quellen-URL siehe oben.