

BGE 14 I 271

Bundesgericht (BGE), 1888-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselow.ch/entscheid/bge_14_I_271

FR: ATF 14 I 271

IT: DTF 14 I 271

Volltext

270 B. Civilrechtspflege. bei praAifem unb forrefstem manötweiten aUßbreiel)eniJe, fo boel) nur fur.\e unb Aiemnel) fnapp bemeffene fftij1: blieb, um fiel) in @5iel)er~eit ~u bringen. :Iliere ~{ßi}nel)feit bell morgangeß lilnt baß mer~alten beß @5talber in anberm unb milberm ~iel)te er- rel)einen, alß menn er, j1:att, mie an3une~men ift, nur menige ~ugenblicfe, H:ingere ,Beit ~inburel) auf ebu bei bem @infa~rtß. geleife forглоß j1:e~en geblieben milte. @Il ift ferner nid)t 3" \lerfennen, baa ball unllor~d)tige mer~alten beg @5talber burel) ein merfel)ulben ber .Beute ber meffagten mitl>erurfQel)t murbe. ~ie 2lrbeW~ftiitte mar unbej1:rUten, fomo~r megen il)ter .Bage in einer stur\le atl! megen ber ~äufigfeit ber bei berreiben burd) , fa~renben unb heu3enben, t~eilweife rafel) fiel) bemegenben, ,Buge eine gefa~rbete, mobei barauf l)ingemiefen Werben mag, ban nad) bem bei ben 2lften liegenben JSeriel)te beß eibgenöf~fel)en stenitol. ingenieurß bort nael) bem Unfaffe grüne 19'd)eiben alß @5ignal äum ~angfamfa~ren aufgej1:etlt murben, mdel)e llorl)er niel)t be- ftanben. @ß l)ätte bal)er bem 2lIngej1:errten ber menagten, merel)er 'oie bortigen ~beiten (eitete, obgelegen, gerabe bort mit @5trengung unb stonfequen3 aUf 3nne~altung 'ocr Aur \Sid)erung llon ~eben unb @efunb~eit ber ~tbeiter gegebenen reglementarifel)en mor~ rel)tiften über ba~ ~ull)tleiel)en in ber »lid)tung ber ~rbeit~fteffe unb aufierl)alb beß mal)nförperß AU mad)en; biege um fo me~r, alg für baß ~ugweiden \)or anfal)renben ,Bugen regelmaaig nur eine (UtAe @5panne ,Beit übrig blieb, fo bafi 'oie ~tbeiter feine ,Beit bur Ueberlegung l)atten, unb auf bauernbe meobad)tung ber fiel)emben \$orfel)riftn ber »leglemente ba~er nur bann ge. reel)net merben ronnte, wenn biefelbe burel) fortmii6renbe, un~ unterbrocU,ene @ewö~nung Aur ~meiten 91atur murbe. @5tatt beffen Wurben bie »legfementßbeftimmungen niel)t fonfequent ge~anb ~abt, fenbern je nael) Umj1:änben beten Uebedretung nael)gejel)en; baAu fommt, baS im llorliegenben ffalle ber \$orarbeiter, merel)et bie ~rbeiten leitete, llor bem streu3en ber .Büge bie an ber JSa~nlinie bef)dilftigten ~rbeiter \)erlaffen unb ~d) ~u einer an. bem ~tbeitergrup~e I>erfügt ~atte, fo bau bie an ber ma~n bef)dilftigten ~rbeiter gerabe in bem gefä~rnd)en momente beß streulsenß unter ber ~ufftel)t ber ~teffl>ertreter beß morarbeiterß, melel)e wo~l niel)t bie nämUel)e ~utoritat mie bierer genoff en Ir. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. NQ5. 271 ~aben werben, ~utüd6neben. ~ngeftel)tß bieler metljäUniffe ij1: anAune~men, baa aud) 'oie @5d)wei~erifel)e @;entralbal)n ein mit. ,>ttfel)ulben an llem Unfalle treffe unb ef! l)at ba~er gemiiu fon- ftantet ~ra~iß eine Str,eHung beß ~el)abenß ~la~ 15U greifen. 3. »lüdfid)tliel) beß (antitati)lg ber @ntfel)abigung ift /iU be~ merfen: :Iler Gietöbtete befa" \lor bem Unfalle ein 3a~reßein. fommen llon circa 780-800 ffr., mOllon er mol)l circa bie ~älfte auf ben Unterr,alt feiner ffamine mirb \lermenbet r,aben. &ngefiel)tg biereß Umftanbeß, fomie beß ~{terß beß @et15bteten unb ber .Ba~l unb beg &Uerß ber (llermögenßlofen) ~intetlaf~ fenen, - bie ~ittme 1ft 1850, llon ben drei stinbern ift baß altefte 1877 geboren, - wäre 'oie ben stlägern für @nt/iug 'oeg Unter'Qatteß an unb für fiel) nael) ben Girunbfai)en bel' »lenten· anftaUen

gebührenbezug abigung annalen auf 7000 fr. feftaufei)en. mit »lüdji~t auf bag fonfurrirenbe merfd)ulben beß Gietöbteten ift biefelbe auf bie ~iilfte, ober nael) &6Au9 eineß ,>on ber @5el)mei6erifel)en @;entralba~n aug freien ~tüden ge- letj1:eten meitrageß \lon 500 fr., auf 3000 fr. fej1:!ufei)en. :Ilemnild) ~ilt baß JSunbeßgeriel)t erfannt: :Ilag aufgefod)tene Ud~eil be~ ~~~ellationß. unb staffationß. ~ofeß beß stantonß mem ~om 8. ffebruar 1888 wirb ba~in abgeänbed, ban bie meflagte llerpflid)tet ij1:, ber stlagerfel)aft eine @ntfel)äbigung ,>on 3000 fr. (breitaußenb ffranfen) nebft ..stnß a []) ~rosent feit @inreiel)ung bet stlage aU beaa~len. 45. Arrêt du () Juin 1888 dans la cause lex contre Suisse Occidentale-Simplon. Les parties reprennent, devant]e Tribunal federal, les conclusions qu'elles avaient formuJees devant l'instance cau- tonale, a savoir : La dame Jex, a ce que la Compagnie S. O.-8. soit con- damnee a lui faire prompt paiement de la somme de quinze 272 B. Civilrechtspflege. mille francs, moderation de justice reservee, avec interet au 5 Ofo l' an des le 1 er Fevrier f 887, - et la Compagnie, tout en maintenant son offrir, de payer a la demanderesse, dame Jex, la somme de deux mille cinq cents francs, - a liberation des conclusions de la demande. Statuant et considerant en fait : 1° La veuve Isabelle Jex, demanderesse et recourante, faisait en Europe, accompagnee de sa fille, un voyage d'agre- ment et d'instruction. Son projet etait de s'embarquer, sans qu'i! ait ele possible de preciser l'epoque, pour New-York, lieu de son domicile. La Compagnie S. O. -So avait, selon son horaire d'ete 1886, un train express partant de Berne a 1 h. 45 du soir, et de- vant arriver a Geneve a 6 h. 05. Le 21 Aout 1886, la demanderesse et sa fille, apn3s avoir {ait enregistrer leurs bagages, monterent dans le susdit train a Berne, a destination de GenMe; l'affluence des voyageurs etant exceptionnellement considerable, il fut necessaire d'a- jouter aux huit wagons de voyageurs prepares a Berne sept autres wagons de voyageurs du train 20, appartenant au Cen- tral~ venant d'Dlten, et un wagon-salon venant de Thoune. Le meme motif necessita egalement une double traction pour le train 12, lequel partit de Berne avec un retard de 12 mi- nutes: ce retard etait du, d'une part, au retard de 12 minu- tes qu'avait le train correspondant N° 20 du Central, et, d'autre part, a l'adjonction des voitures susmentionnees. Le train, marchant rapidement, a deraille vers 2 f/2 heures entre les points kilometriques 73,950 et 73,800 (courbe de Warpel pres Guin) et plusieurs voyageurs furent blesses. La dame Jex eut une jambe fracturee ; coucMe sur une civiere et deposee dans un fourgon, elle fut conduite par un train subsequent a Geneve, ou elle arriva a 1 (J h. 20 du soir et fut transportee sur un brancard a l'hôtel de la Paix. Immediatement apres l'accident, la dame Jex a reeu un pansement d'un mMecin etranger, mais une fois arrivee a Geneve, elle s'est fait soigner par un medecin de son choix ; elle est restee dans cette ville avec sa fille jusqu'au 16 Octo- H. Haftpflicht der Eisenbahnen bei TödtungeQ und Verletzungen. No45. 273 bre, et, sur notes fournies, elle a paye au docteur Binet la somme de 1680 fr. et au maHre d'hOtel celle de lö85 fr. Le retour de la demanderesse et de sa fille en Amerique a ete ainsi retarde, mais la dame Jex parait aujourd'hui guerie des consequences de la fracture de sa jambe: il est etabli que la dite dame a souffert de douleurs gastro-hepati- ques alors qu'elle etait a Geneve, mais la Cour cantonale de- clare ignorer si elle en souffre encore aujourd'hui. Le train qui a deraille marchait a raison de 67 {/ez. kilome- tres a l'heure au moment de l'accident, alors que la vitesse maximale fixee par le reglement etait de 50 kilometres pour la premiere machine et de 60 kilometres pour la seconde. Le mecanicien Sch::efer, qui conduisait la machine N° 106 doublant la machine N° 87, avait eu un pilote le matin, mais il n'en avait pas au retour. Ce mecanicien avait deja lait: le 13 Juin 1875, comme chauffeur, les trains 2001 de Geneve a Berne et 2020 de Berne a Geneve; le 1. er Aout suivant, en la meme qualite, les memes trains; le 1er Aout 1886, comme mecanicien,

les trains 1001 de Geneve a Berne et 1018 de Berne a Geneve; le 21 Aout dit, en la meme qualite, le train 1003 de Geneve a Berne. Le signal de ralentissement n'a pas ele donne. La Compagnie avait ete avisee du mauvais etat de la voie a la courbe de WarpeI, une violente secousse ayant ele res- sentie dans un train du matin. Le chef de gare de Fribourg, averti de ce fait, en prevint immediatement l'ingenieur de section Crausaz, qui donna par depeche a la gare de Guin l'ordre de faire proceder a l'examen de la voie en cet en- droit et a la reparation qui pouvait etre necessaire. Le chef d'equipe et ses hommes, immediatement avises, cODstaterent qu'entre les points kilometriques 74,0f3 et 73,900, la voie etait UD peu ripee; ils la reparerent aussitöt, et ne quitterent leur travail qu'apres avoir remis la voie en bon etat, sans toutefois la rebourrer ni la garnir de ballast, operations qui ne furent pas jugees necessaires. L'ingenieur Crausaz voulant s'assurer par lui-meme de la bonne execution de ses ordres, se rendit aSchmitten par le XIV - 1888 18 274 B. Civilrechtspflege. train ö et ne constata aucune seconsse a l'endroit signale. Les premieres traces du deraillement du train 12 ne se sont manifestees qu'au point kilometrique 73,906, soit 44 metres au deli:t de l'endroit ou l'equipe avait trouve le matin la voie un peu ripee. La composition du train n'etait pas contraire anx reglements. Statuant en la cause le 17 Mars 1888, la Cour civile du canton de Vaud a admis les conclusions de la demanderesse, en les rednisant a 5000 francs, ecarte les conclsions libMa- toires de la dMenderesse, et prononce en consequence que la Compagnie S. O.-S. est debitrice de dame veuve Isabelle lex, de la somme ci-dessus a titre de dommages-interets, avec interet an 5 % des la demande juridique, les depens etant mis en entier a la charge de Ja Compagnie. Apres avoir ecal'te les griefs mis a la charge de la Compa- gnie par le rapport de l'inspectorat technique des chemins de fer suisses, et relatifs a) au mauvais etat de la voie ; b) aux inconvenients resUltant de la double traction ; c) a la composition defectueuse dn train; d) a la mauvaise repartition du personnei; e) a l'insuffisance du materiel au depart, le jugement da Ja Cour attribue l'accident a deux causes directes, savoir, a la vitesse anormale et antireglementaire du train et au dMaut de simultaneite dans la manœuvre des freins. Selon le dit jugement, la Compagnie, ou ceux dont elle doit repondre, u'a des lors pas deploye l'attention et la prudence que les circonstances exigeaient ; elle a ainsi commis une negligence grave, dans le sens don ne acetate expression par rart. 7 de la loi federale du 1er Juillet 1875. C'est contre ce jugement que les deux parties recourent au Tribunal federal, en reprenant leurs conclusions plus haut reproduites. En droit: 2° En ce qui concerne les griefs sommairement reproduits sous lettres a et e ci-dessus, le Tribunal fMeral adopte d'une maniere generale les motifs des premiers juges, lesquels ont H. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 45. 275 estime qu'aucune de ces critiques n'etait fondee, ou tout au moins, ne constituait une faute grave a la charge de la com- pagnie. Il y a lieu seulement, a cet egard, de faire observer que le placement, en tete du train, de la machine de renfort N° 106 n'implique point, ainsi que l'admet le jugement de la Cour civile, une infraction au § 1ö du reglement general pour les mecaniciens et chauffeurs, du 1er Avri1 1879. Cette disposition se borne a statuer que « quand deux machines » sont attelees a un me me train, la premiere est consideree » comme machine titulaire, et. que son illecanicien est res- »ponsable de la vitesse et des signaux.» Or, dans le cas particulier, la machine N° 106, attelee comme renfort en tete du train, devenait machine titulaire, et Jes responsabilites susmentionnees se transportaient sur son mecanicien. Ce mode de proceder, consistant a placer la machine de ren fort en tete, est d'ailleurs usuel et s'explique naturellement par la plus grande facHite du decouplage de la dite machine, lorsque son aide a cesse d'etre necessaire. 3° Cest egalement avec raison que la Cour cantonale a re- connu a la charge de Ia compagnie l'existence d'une

negli- gence grave dans le sens de l'art. 7 de la loi federale du 1er Juillet 1870. L'arret dont est recours etabli en fait qu'une vitesse de 67 1/2 kilometres a l'heure, avait ete, le 21 Aout, imprimee au train, contrairement a l'art. 11 du reglement de 1879, portant: « le mecanicien doit tenir bien exactement la vi- » tesse prescrite par le livret de marche. S'il se produit du)} retard, il peut le regagner par une marche plus rapide, » laquelle ne doit toutefois pas dépasser les limites maxima » fixees pour son type de machines ou pour le profil de la » ligne qu'il parcourt ; » que cette vitesse et le dMaut de simultaneite dans la manœuvre des freins ont ete la cause directe de l'accident du 21 Aout 1886. A l'appui de cette appreciation, l'arret constate qu'au mo- ment du deraillement, la vitesse du train dépassait notable- ment le maximum prévu pour l'une et l'autre des machines, 276 B. Civilrechtspflege. dans une partie de la voie en pente et decrivant une courbe, et que les mecaniciens ayant sem- les freins de leurs ma- chines avant de donner le signal pour serrer ceux des wa- gons, il en est resulte un ralentissement des locomotives et une forte pousse d'arriere en avant par les voitures lourdes de la queue du train, ce qui a eu. pour effet de faire derail- ler les wagons plus legers se trouvant en te te du convoi. En presence de ces constatations de fait, qui lient le Tri- bunal de ceans aux termes des dispositions de l'art. 30 de la loi sur l'organisation judiciaire, il faut admettre que les man- quements releves a la charge de la Compagnie, soit de ses agents, se trouvent dans un rapport direct de cause a effet avec l'accident survenu, et reconnaitre avec les premiers juges qu'en droit ces negligences constituent une faute grave, dont la Compagnie doit etre tenue de reparer les consequences dommageables, dans la mesure prévue a l'ar- ticle 7 susvisé, disposant que «dans les cas de negligence » grave etablie contre l'entreprise de transport, il peut etre » alloue au blesse ou aux parents de celui qui a ete tue, une » somme equitalement fixee, independamment de l'indem- » nite pour le prejudice pecuniaire demontre.)} Il ne saurait etre admis, comme le pretend la dMende- resse, que la disposition reglementaire susvisée ne soit adop- tee que pour eviter l'usure exceptionnelle des machines, et dans l'interet du rendement financier de l'entreprise. Le texte ne laisse a cet egard aucun doute: du moment qu'il est interdit au mecanicien titulaire, responsable de la vitesse et des signaux, de dépasser la vitesse maximum de son type de machine, alors qu'il est lui est lie de chercher a regagner son retard par une marche plus rapide, il est certain que les Compagnies suisses se sont preoccupées de la securite de leur exploitation et ont voulu imposer a leurs employes une limite certaine, aussi dans l'interet de la securite des voyageurs. Une pareille solution s'impose d'autant plus que, dans une espece analogue, le Tribunal federal a deja reconnu qu'une vitesse dépassant de trois kilometres par heure seulement le maximum reglementaire, pouvait impliquer, suivant les cir- H. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 45. 277 constances, a la charge du mecanicien, et, par suite, de la Compagnie, la negligence grave signalee a l'article précité. (Voir Arret du 2 Decembre 1882, Stricker c. Vereinigte Schweizerbahnen. Rec. VIII, N° 109, consid. i.) 4° Par contre, c'est a tort que le conseil de la demande- resse a, dans sa plaidoierie de ce jour, pretendu qu'une ne- gligence grave resultait aussi, a la charge de la Compagnie, de la circonstance que, lors du passage du train 12, le dra- peau vert, signal de ralentissement, n'avait pas ete deploye sur la partie de la voie qui venait d'etre reparee, tandis que ce signal avait Me donne aux deux trains precedents. D'une part, en effet, la derniere partie de cet allegue ne figure pas en procedure et n'a point ete posee en fait par le Tribunal cantonal comme resultant des preuves admises ; d'autre part, il ne saurait etre fait grief a la dMenderesse, soit a ses preposes, de n'avoir pas donne le signal du ralen- tissement a un moment ou les travaux de reparation et re- glage de la voie etaient acheves. Du reste la Cour cantonale ajoute qu'il n'a pas ete etabli que la voie fut en mauvais etat a

l'endroit meme DU l'accident s'est produit. 3° Il y a lien d'adMrer egaleme nt a la fixation, telle qu'elle a ete faite par la Cour civile, de la quotite des dom- mages-interets a allouer a la demanderesse. En tenant compte des frais d'hötel et de medecin payes par la dame lex, s' elevant a plus de 3200 fr., et en prenant en consideration l'atteinte portee, momentanement du moins, a la sante de la victime de l'accident, il faut reconnaltre qUB la somme de 3000 fr., allouee par la Cour cantonale, se jus- tifie en presence des circonstances de la cause. Par ces motifs, Le Tribunal federal prononce: Les recours sont ecartes, et le jugement rendu par la Cour civile du canton de Vaud, le 17 Mars 1888, est maintenu tant au fond que sur les dapens.

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