

## BGE 22 I 749

Bundesgericht (BGE), 1896-01-01, IT

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_22\\_I\\_749](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_22_I_749)

FR: ATF 22 I 749

IT: DTF 22 I 749

### Volltext

748 B. Civilrechtspflege. stabilito il prezzo dello stabile a fr. 32,100 e l'azione intentata dalla signora Cogliati per far pronunciare la nullità di questa stima essendo stata respinta tanto in prima che in seconda istanza, istruttoria notarile. venne rogato il 31 agosto 1894. Con essa il signor Demicheli versava a compimento del prezzo di compra la somma di fr. 17,100, riservandosi però di pretendere gli interessi sull'acconto sborsato nel 1889. Il 5 novembre 1894 ebbe luogo la sentenza del Tribunale di appello più sopra prodotta e dalla quale la signora Cogliati si appellò al Tribunale federale. 2°. Ambedue le istanze cantonali nell'acogliere la domanda dimisero il ricorso, e quantunque l'attore chiedeva nel libello il pagamento degli interessi decorsi sopra l'acconto di fr. 15,000, pure la domanda si debba considerare come un'azione di indennizzo per la procrastinata esecuzione del contratto 17 maggio 1889. Ora, se questo modo di vedere è esatto, il Tribunale federale non sarebbe competente a giudicare della causa, in quanto che è nota e fu da questa Corte pronunciato più volte (XVI, 804, XVII, 105 e seg.) che domande d'indennizzo dipendenti da compra e vendite d'immobili, eadono al dominio del diritto cantonale, non in quello del diritto federale. 3°. Entrando perciò ad esaminare della natura giuridica dell'azione, prima linea, che l'azione venne qualificata da Demicheli come domanda di interessi. Se non esaminando i titoli sui quali la domanda venne fondata non rimane nessun dubbio che si tratti in realtà di una domanda di indennizzo. Nel chiedere gli interessi decorsi sulla somma di fr. 15,000 l'attore Demicheli non ha invocato una convenzione fatta dal quale si possa far derivare una pretesa di indennizzo, ma ha allegato unicamente che la consegna dello stabile non era stata fatta in tempo dovuto e che questo ritardo aveva avuto per conseguenza di fargli perdere gli interessi sull'acconto sborsato nel 1889. Ora è chiaro che un indennizzo, si possono vedere benissimo gli elementi costitutivi di un'azione in risarcimento di danno. La questione di sapere, se un'azione proposta in questi termini. 11. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 133. 749 poteva in base all'art. 71 della procedura ticinese essere riguardata come un'azione di indennizzo, e una questione di procedura cantonale, non sottoposta al controllo del Tribunale federale. AHa competenza di quest'ultimo sfugge anche l'altra obiezione sollevata dalla parte Cogliati, consistente nel dire che la consegna dello stabile non sia mai stata domandata e che non vi sia perciò mora del venditore. In quanto che una simile obiezione implica una questione di merito che può essere decisa solo dal giudice chiamato a statuire sull'istanza della causa (Art. 31 del C. 0.). Per questi motivi il Tribunale federale decide: Di non entrare in materia sul ricorso Cogliati per titolo di incompetenza. n. Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen. Responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles. 133. Arrêt du 1er juillet 1896 dans la cause Compagnie générale de navigation sur le lac Léman

contre Agencement Bombrini. A. Le 9 juillet 1892, le bateau le Mont-Blanc, appartenant à la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman, était parti de Genève à 9 heures du matin pour faire sa course quotidienne par Nyon, Thonon, Evian, Ouchy et la Côte suisse jusqu'au Bouveret. L'arrivée à Ouchy eut lieu à l'heure réglementaire, midi et cinq minutes; le débarquement des passagers était terminé et l'embarquement allait commencer, 750 B. *Civilrecht* - plige. lors-ue tout à coup .la calotte postérieure du dôme de vapeur- plae sur les chaudières, dans le milieu du bateau ceda sous la -res-ion de la vapeur et fut projetée comme un immense projectile du côté de l'arrière. Cette partie du bateau étant occupée presque entièrement par le salon-restaurant de première classe établi sur le pont et le dôme de vapeur se trouvant disposé horizontalement un peu au-dessus du niveau du pont, dans l'axe du bateau la plaque métallique, formant projectile, pénétra dans le salon le balayant dans toute sa longueur pour sortir à l'autre bout et tomber dans le lac, entraînant à sa suite un flot de vapeur. A ce moment une quantité de personnes étaient assises dans le salon pour prendre le repas de midi. Le projectile en tua ou blessa plusieurs; toutes furent cruellement brûlées par la vapeur. Des personnes atteintes, une seule survécut à l'accident; vingt-six autres furent tuées sur le coup ou succombèrent à leurs blessures peu de temps après. A la suite de cette catastrophe, l'autorité pénale ouvrit une enquête qui amena entre autres les constatations ci-après: En 1888, le comité de la Société suisse des propriétaires de machines à vapeur, dont la Compagnie de navigation frusalt, porta, sur le vu d'un rapport de son directeur signalant l'existence de fentes et de fuites recommanda à la direction de la Compagnie de manager les chaudières du Mont-Blanc. Les rapports ultérieurs du dit inspecteur déterminèrent de la part de la direction de la Société suisse de nouvelles et plus pressantes recommandations de manager toujours plus les chaudières du Mont-Blanc. Le 24 octobre 1891, le directeur écrivait à la Compagnie de navigation: « Comme vous le savez, les chaudières de vos bateaux Mont-Blanc, Aigle, Guillaume Tell, etc., sont si defectueuses qu'elles n'offrent plus la sûreté nécessaire pour le service, mais qu'elles doivent être réparées à fond ou remplacées par des neuves. Nous devons donc exiger que l'un ou l'autre soit immédiatement fait .... Dans le cas où vous ne seriez pas d'opinion que l'état des chaudières susdites soit dangereux, et où H. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 133. 751 VOus croiriez que les défauts que nous vous avons fait connaître plusieurs fois n'ont pas l'importance que notre illustration y attache, nous sommes prêts à vous envoyer un de nos inspecteurs les plus âgés et les plus expérimentés, pour qu'il fasse une nouvelle inspection. » La Navigation répondit par son directeur qu'elle était d'accord que les réparations devaient être faites. Peu après, le remplacement des chaudières du Mont-Blanc fut décidé; en principe par la délégation du Conseil d'administration. Néanmoins le 1<sup>er</sup> juin 1892 le Mont-Blanc fut remis en service, sans que les chaudières eussent été remplacées à fond. . . Pendant les premiers jours rien d'anormal ne se produisit en ce qui concerne les chaudières, mais le 6 juillet 1892, un des hommes de l'équipage entendit un sifflement produit par une fuite de vapeur. " . - Le lendemain entre une et deux heures de l'après-midi, le même sifflement fut entendu par le mécanicien du bateau, Fornerod, qui, après un examen fait dans les eaux de Bouveret, constata une fuite au dôme de vapeur. Pendant la course de retour à Genève, le sifflement fut de nouveau entendu par le dit mécanicien et par les hommes de l'équipage. . . Le 8 juillet, au matin, Fornerod fit enlever la paroi et le capot des chaudières, et il constata la présence d'une fente de 15 centimètres de longueur à la courbure de la calotte du dôme. Cette constatation faite, il rédigea son rapport du 7 juillet dans les termes suivants : A « Je suis un peu inquiet. J'ai découvert que le dôme des

chaudières est fendu à l'angle du fond arrière, sur une longueur d'au moins 15 centimètres. Ce matin je suis allé dessous, entre les chaudières, où j'ai pu constater : « Il faudrait mater mais il ne faudrait pas, si c'est Pinchetti, qu'il aille en faire passer au visiteur; ne serait-il pas préférable de prendre pour quelques heures, le matin, un Ouvrier à Genève, qui, en même temps, me materait deux ou trois pièces? S'il était possible que monsieur le directeur puisse venir, course 15, jusqu'à Evian. » • Malgré ces constatations le bateau se mit en marche et 752 B. Civilrechtspflege. suivit son itinéraire habituel. Le sifflement produit par la fuite de la vapeur se fit entendre pendant tout le voyage. À l'arrivée à Ouchy, Fornerod remit au facteur de la Compagnie le rapport qu'il avait rédigé le matin à Genève; ce rapport fut porté au bureau, où l'employé Lecomte, après en avoir pris connaissance, le remit immédiatement au directeur Rochat à deux heures et demie de l'après-midi. en lui signalant la fuite dont parlait Fornerod. Rochat sortit vers trois heures et se rendit au chantier où il communiqua le rapport au mécanicien en chef Lips et discutait avec lui la question de savoir s'il y avait lieu de laisser le Mont-Blanc faire sa course le lendemain ; il finit par décider d'envoyer à Genève l'ouvrier Pinchetti, en lui disant qu'il y avait une fissure au fond du dôme, qu'il fallait aller parler à Fornerod au passage du bateau et s'arranger avec lui. Après cela, au lieu d'aller attendre le passage du bateau et d'aller jusqu'à Evian, ainsi que l'avait conseillé Fornerod dans son rapport, pour se rendre compte personnellement de l'état des choses et des mesures qu'il réclamait, Rochat retourna à son bureau. Pinchetti se rendit le soir à Genève et procéda au matage de la fissure. Cette opération n'eut aucun résultat utile et le lendemain, 9 juillet, lorsque le bateau se mit en marche le sifflement de la vapeur s'échappant par la fissure du dôme se fit entendre comme la veille. Le Mont-Blanc arriva à Ouchy à l'heure réglementaire, lorsque tout à coup l'explosion du dôme se produisit, ainsi qu'il a été dit plus haut. Au moment de l'explosion, un des employés de la Compagnie de navigation, qui se trouvait à Ouchy, s'écria : « Pan, ça y est ! » Interrogé ensuite sur le motif de cette exclamation, il déclara qu'en entendant la détonation il avait immédiatement pensé au rapport de Fornerod et au mauvais état des chaudières du Mont-Blanc, qui était connu. L'enquête amena aussi à la constatation qu'au cours de la période d'exploitation de 1892, les soupapes de sûreté du Mont-Blanc avaient été surchargées. Après l'explosion du dôme, Rochat avait invité Fornerod à faire disparaître les surcharges, ce qu'il fit en les jetant dans la chaufferie. II. Haftung der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 133. 753 L experts professeurs Grenier et Michaud, ingénieurs-essais chargés par le juge d'instruction de rechercher les causes de l'explosion, déposèrent le 21 juillet 1892 un rapport dont les conclusions sont conçues comme suit : « La rupture de la calotte du réservoir de vapeur du Mont-Blanc doit être attribuée à l'existence de la crevasse et de la fissure. » 20 Cette crevasse et cette fissure sont le résultat de la sollicitation de la calotte par l'eau de condensation corrodée retenue au fond du réservoir de vapeur par la position des cuissards. » 30 La marche de la corrosion doit avoir été lente et progressive. Il est difficile de s'expliquer que les effets en aient totalement échappé à l'attention du personnel compétent, ou lui aient paru anodins, s'il les a observés. 40 La détérioration de la tôle s'est finalement, revêtue par une fuite qui a éveillé l'attention du personnel, à laquelle on n'a apporté d'autre remède qu'un matage non seulement inefficace, mais nuisible. 50 Étant donné la gravité manifeste de l'accident, les mesures indiquées étaient, au cas particulier, à mettre hors de service immédiate du bateau et le renouvellement des calottes de la chambre à vapeur. 60 La nature chimique du métal de la calotte a favorisé l'écoulement de la corrosion; ses propriétés métalliques ont abrégé la durée de la rupture finale, et aggravé ainsi le caractère de l'accident. . . Plus tard

a la requete de la defense, le juge instructeur chargea M. de Mohr, ingenieur civil, ancien directeur des forges d'Anzin de proceder a une expertise complementaire. Les trois experts susnommes, interelles au cours de l'instruction du proces penal, sur la question de savoir si la fente du dome du Mont-Blanc, signalee dans le rapport de l'inspecteur sans les corrosions mentionnees - Fornerod aurait pu a elle seule occasionner l'explosion, ont repondu dans les termes suivants, ci-apres : Les experts estiment que la presence d'une souduure de continuité de 15 centimetres environ de longueur, dans le 754 B. Civilrechtspfleger. conge de la calotte d'un dome de vapeur d'une chaudiere de 1m30 de diametre, ne saurait determiner a elle seule la destruction totale de cette calotte. Pour qu'elle se produise, il faut l'intervention de causes additionnelles, telles que des corrosions interieures ou exterieures, diminuant la resistance de la tôle dans le voisinage immediat de la fente. L'existence constatee par l'exterieur du dome, d'une fissure de 15 centimetres, laissant fuir la vapeur, ne constituait donc pas en elle-meme un danger immediat, mais elle appelait a bref delai l'examen minutieux par l'interieur et par l'exterieur de la region avariee, et, dans ce but, l'arret du bateau. Cet examen aurait permis de determiner exactement la nature et l'etendue du mal, et en particulier de reconnaitre s'il s'agissait d'une simple defectuosite locale et inoffensive, ou si au contraire l'avarie etait plus profonde et plus grave. En tout etat de cause il y avait lieu d'arreter la fuite d'une fêlure ou d'une autre. Les constatations de l'enquete et les conclusions de l'expertise Grenier-Michaud eurent pour consequence le renvoi du directeur Rochat, du mecanicien en chef Lips et du mecanicien Fornerod devant le tribunal criminel du district de Lausanne comme accuses d'avoir par imprudence, par negligence ou par inobservation des devoirs de leur place, expose a un grave danger des personnes transportees par le bateau a vapeur le Mont-Blanc et d'avoir ainsi cause la mort de vingt six d'entre elles. Le 24 octobre 1892, le jury rendit un verdict de non culpabilite en faveur des accuses. B. Parmi les victimes de l'accident du 9 juillet 1892 se trouvait Louis-Emmanuel-Felix-Raphael Ageno, fils de defunts Emmanuel Ageno et Helme Ilse Bombrini, originaire de Genes et y domicilie, ne le 30 mai 1857, celibataire, lieutenant dans les troupes alpines, decede a 7 heures du soir le 9 juillet 1892, dans une clinique etablie a Lausanne, rue Martheray 6. Ensuite de ce deces, Gian-Carlo Ageno et Marie Ageno, femme du commandeur Charles-Marcel Bombrini, a Genes, ont, en leur qualite de frere et sœur et d'heritiers du defunt, II. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 133. 755 reclame une indemnite a la Compagnie generale de navigation sur le lac Lemman. Ulement amiable n'ayant pu avoir lieu, ils ont ouvert t. n reg cl'tat'l'on du 26 mai et demande du 9 juillet 1893, actions dans lesquelles ils concluent a ce que la Compagnie Sûlt condamnée a leur payer la somme de 130 000 francs avec interet au 5 0/0 des la citation, sous moderation de Jus Locae, a t't d'indemnite ensuite du deces de leur frere Loms Ageno. Ils fondent leur reclamation en droit sur les art. 2 et 7 de la loi du 1er juillet 1875 sur la responsabilite des entreprises de chemins de fer et de bateaux a vapeur. Ils alleguent en resume ce qui suit pour etablir le dommage qui leur a ete cause: fr's et Le deces de Luigi Ageno leur a occasionne les al Fr. 360- » 298 ~ » 936 70 30 - » 3000- » 176 50 :t 5000- » 310 90 " 1556- » 2000- Ensemble Fr. 13668 10 Luigi Ageno etait interesse avec eux dans la Societe Gio 1\ld & Cie a Genes etablissement de construction ?a- ~ ~sa DO etait membre du conseil de direction de cette Societe :~ :~tte situation lui procurait un benefice annuel de 90 000 fr Au moment de sa mort, il etait sur le point de prendre, a direction de l'etablissement et il avait ete decide que l'on supprimerait dorenavant un conseil d'administration que l'on 756 B. Civilrechtspfleger. estimait desormais inutile en raison des hautes capacites du defunt. Ce comite de surveillance a du etre maintenu et cout

U environ 75 000 francs par an. Le demandeur Gian-Carl: Ageno est propriétaire foneier et fait valoir lui-meme ses terres. Dans les mauvaises annees traversees par l'agricul\_ ture, il avait trouve aupres de SOll frere Luigi, docteur en agronomie de l'ecole superieure de Milan, une aide constante. La mort de. Luigi Ageno constitue ainsi pour la Societe Ansaldo & Cie et pour les demandeurs une perte extreme- ment importante. . La demande renferme en outre de nombreux allegues ten- dant a etabli que l'accident du 9 juillet 1892 est du a une faute grave de la Compagnie defenderesse, soit de personnes dont elle est responsable. C. Dans sa reponse du 6 aout 1893, la defenderesse re- connait que l'accident est, en partie du moins, le resultat de fautes diverses dont elle est juridiquement et civUement res- ponsable. . Quant aux frais et depenses reclames, elle fait observer que SI telles de ces depenses se justifient par la position sociale ~t fi~anciere des demandeurs, on ne saurait en bonne justice lobllgel' elle, defenderesse, ales rembourser. Quant aux cir- constances relatives aux capacites de Luigi Ageno, a la valeur de ses conseils agronomiques, a ses interets et a sa situation dans ia Societe Ansaldo & Cie, Ia defenderesse declare ne pas y voir les elements d'uu prejudice materiel qu'elle puisse etre tenue de reparer. En tout cas il importe de tenir compte de Ia fortune laissee par la defunt Ageno aux demandeurs. Si ceux-ci ont Mrite de lui une certaine fortune, on doit admettre que sur le terrain du prejudice materiel ils sont sans droit pour reclamer. Enfin, touchant le dommage moral prevu a l'art. 7 de Ja loi de 1875, la defenderesse reconnait que s'U y a eu faute grave ä Ia charge de la Compaanie il est du une somme equitable; mais celle-ci ne saurait ~e ;approcher de Ia somme enorme nklamee par les demandeurs, somme qui depasse de beaucoup les indemnites payees jusqu'alors pour dommages materiels et moraux eauses le 9 juillet ades en- H. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 133. 757 fants par Ia mort de leurs pere et mere ou ades pere et mere par la mort de leurs enfants. La defenderesse se declare prete a rembourser la 80mme payee au sieur Hessenm~ller et, .en o~tr~, l~s ~utres. debours Mgitimes qui seront justifies a VOlr ete falts a I occaSIOn de la mort d'Ageno Lnigi, tels que les frais payes a Ia clinique de Martheray, ceux reiatifs au transport du corps et les frais funeraires. Elle offre de plus une somme de 5000 francs. Au benefice de ces offres, elle conclut ä. liberation avec de- pens des conclusions de Ia de~ande. ., . D. Par jugement du 29 aVrII 1896, commumque le 2 mal aux parties, la Cour civile du canton de Vaud ~ prononce: I. - La conclusion des demandeurs est admise au montant total de 33684 fr. 19 c., avec interet au 5 Ofo des Je 26 IDai 1893. II. - La Compagnie generale de navigation est condamnee aux depens. En outre des faits plus haut exposes, ce jugement cons- tate: Suivant une attestation judiciaire du vice-preteur du Ior ar- rondissement de Genes, Louis Ageno est decede sans laisser aucune disposition testamentaire et ses uniques hCritiers sont Jean-Ch. Ageno, avocat, et Mme Mariette Ageno, frere et sre~r germains, lesquels ont pleine capacite juridique pour agt~, aucune autre personne ne pouvant avoir ou reclamer un drOlt a Ia succession de Louis Ageno. Un certificat de l'office des successions de Genes etablit que cette succession se compose d'une part d'un douzieme dans la Societe en commandite Ansaldo & Cie au capital total de trois millions de lires, et que cette part a ete augmentee de 150 468,25 Ures ensuite d'arranO'ement amiable, ce qui en porte la valeur a 400 468, 25 lires~ Le defunt Ageno representait dans Ia Societe Ansaldo & Cie ses propres inten3ts et ceux de sa sreur) ainsi que ce~ de son beau-frere Bombrini, soit 1/3 de l' entreprise. La dite SOCÜ3tß possede de grands chantiers de construction n:wale et occupe plusieurs milliers d'ouvriers. Au momen~ d~ son deces. Luigi Ageno etait membre du conseil de dlrection et 758 B. Civilrechtspflege. sur le point de prendre Ia direction de cette meme societe. Apres avoir fait des etudes



Civilrechtspflege. aux demandeurs les dépenses justifiées occasionnées par la mort de Luigi Ageno, plus une somme de 5000 francs. Mais la procédure elle-même n'a indiqué et précisée en chiffres les dépenses qu'elle estime justifiées. La Cour cantonale a considéré toutes celles réclamées par les demandeurs comme justifiées. La déclaration de recours ne conteste pas cette manière de voir; elle veut simplement que la Compagnie maintienne ses offres antérieures et conclut à la réduction « dans ces limites » de la somme allouée aux demandeurs par le Jugement attaqué. On ne saurait donc déduire des termes de cette déclaration si la recourante entend demander la réduction des dépenses allouées par l'instance cantonale, ni dans quelle mesure cette réduction est demandée. Dans les débats oraux devant le Tribunal fédéral son conseil a dit vrai, conteste la justification de certains articles du compte de dépenses. Mais cette circonstance est sans importance attendu que c'est la déclaration de recours qui fait seule règle pour déterminer dans quelle mesure le jugement cantonal est attaqué et quelles sont les modifications demandées. Dès lors il faut admettre que le recours n'est pas dirigé contre la partie du jugement de la Cour vaudoise relative aux dépenses et que par conséquent ce Jugement est définitif sur ce point. En revanche, il résulte de la déclaration de recours que la Compagnie demande la réduction au montant de son offre soit à 5.000 francs, de la somme allouée en sus des dépenses par le Jugement attaqué. Il y a donc lieu d'examiner si ce jugement doit être réformé en ce qui concerne la dite allocation. 2. La Compagnie générale de navigation n'a pas contesté que les demandeurs (comme frère et sœur de Louis Ageno, auxquels elle réclame une allocation équitable en vertu de l'art. 7 l. g. ctt. Il n'y a donc pas lieu de discuter la question de savoir si les frères et sœurs rentrent bien au nombre des parents (Angelwige) dont fait mention le dit art. 7 et ont le droit d'en réclamer le bénéfice. 3. La Compagnie générale de navigation n'a pas non plus l'Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N-133. 761 contesté que l'art. 7 cite ne soit applicable à raison de l'existence d'une faute grave à la charge de personnes dont elle doit répondre. Il est hors de doute, ainsi que l'a reconnu le jugement cantonal, que l'accident du 9 juillet 1892 est dû à la faute d'organes et employés de la Compagnie. Cette faute résulte avec une évidence absolue des faits plus haut exposés. Elle résulte d'abord dans le fait que la réparation fondamentale ou le remplacement des chaudières du Mont-Blanc, exigé par la lettre de la Société suisse des propriétaires de chaudières du 24 octobre 1891, n'a pas eu lieu. Bien que le directeur Roehat eût reconnu, en réponse à la dite lettre, que les réparations devaient être faites, et bien que la délégation du Conseil d'administration de la Compagnie eût décidé en principe, au commencement de novembre 1891, le remplacement des chaudières, le bateau le Mont-Blanc fut remis en service le 1. er juin 1892 sans que celles-ci eussent été ni remplacées ni réparées à fond. La faute réside en second lieu dans le fait qu'au cours de la période d'exploitation de 1892 les soupapes de sûreté du Mont-Blanc avaient été surchargées, nonobstant les avis de la Société des propriétaires de chaudières, qui, depuis 1888 déjà, recommandait de ménager celles du Mont-Blanc et dans sa lettre citée du 24 octobre 1891, les déclarait « defectueuses qu'elles n'offrent plus la sûreté nécessaire pour le service. » Enfin il y a eu faute dans le fait qu'après la constatation, le 7 juillet 1892, d'une fente de 15 centimètres dans la calotte du dôme du Mont-Blanc, ce bateau n'a pas été mis hors de service ni même arrêté en vue de procéder à un examen minutieux de l'avarie signalée. Les experts Grenier et Viehaud ont été d'avis que la première de ces mesures était commandée par la gravité manifeste de l'avarie. L'expert de M. H. n'a admis de son côté que l'existence constatée par l'extérieur du dôme, d'une fente de 15 centimètres appelait à bref délai l'examen minutieux par l'extérieur et par l'intérieur de la région avariée, et, dans

ce fut l'arrêt du bateau. Ces mesures devaient paraître au personnel technique de la Compagnie d'autant plus indiquées qu'il connaissait l'état général des chaudières du Mont-Blanc et les recommandations de la Société suisse des propriétaires de chaudières. Néanmoins le Mont-Blanc ne fut ni mis hors de service ni soumis à un examen minutieux. Le directeur ne jugea pas même à propos d'aller s'assurer par lui-même de la gravité de l'avarie, ainsi que l'y invitait le mécanicien Fornerod dans son rapport du 7 juillet; il se borna à ordonner un nettoyage que les experts sont unanimes à considérer comme inutile. Ces divers éléments de faute constituent dans leur ensemble une faute d'une gravité exceptionnelle, qui doit être appréciée avec d'autant plus de rigueur qu'elle est imputable non pas seulement à de simples employés subalternes, mais principalement à la direction de la Compagnie, et qu'en outre elle consiste non dans une omission ou une négligence passagère et unique, mais dans une négligence prolongée et dans un refus persistant de faire des réparations reconnues nécessaires.

4 L'arrêt reconnaît que la somme équitable qui peut être allouée en vertu de l'art. 7 n'est pas une peine privée, mais une indemnité au sens large pour la détermination de laquelle le juge a le droit de prendre en considération des éléments de dommage de nature non économique, mais plutôt idéale, tels que les douleurs physiques ou morales éprouvées, un obstacle durable à la faculté de jouir de l'existence, etc. ; il reconnaît en outre qu'il y a lieu de tenir compte du degré de gravité de la faute commise. Cette manière de voir est justifiée et conforme à la jurisprudence du Tribunal fédéral. (Voir Recueil officiel, VIII, page 806, chiffre 8.) Mais il ressort des considérations de l'arrêt reproduits ci-dessus dans l'exposé des faits que la Cour cantonale n'a pas tenu compte, dans l'appréciation du tort moral éprouvé par les demandeurs, du fait que ceux-ci sont de simples collatéraux de feu Louis Ageno. Cette circonstance est cependant importante, attendu que, d'une manière générale, il est à presumer que la souffrance morale causée à une personne par la mort d'un parent sera d'autant plus intense que le degré de parenté était plus rapproché. Dans l'espèce, les demandeurs étaient frère et sœur de la II.

Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 133. 163. time Luigi Ageno. Celui-ci était un homme cultivé et intelligent. Il n'est pas étonnant, d'un commerçant à la fois agriculteur et industriel, qu'il existât entre lui et ses frère et sœur des rapports d'amitié et d'affection dont la rupture a causé une souffrance morale d'une intensité telle que la Cour cantonale a alloué une somme de 20 000 francs par proportionnellement supérieure à celles accordées par le Tribunal fédéral. S'agit-il aux victimes elles-mêmes d'accidents en cas de mutilations graves, soit des parents en cas de perte d'enfants, ou des époux en cas de perte de leur conjoint. (Voir Recueil officiel, VIII, page 810, chiffre 3; XIV, page 72 et suiv.; XVIII, page 799 et suiv.; XIX, page 74, chiffre 9; XXI, page 1049, chiffre 5; - IX, page 208 et suiv.; XIV, page 610; chiffre 6; XX, page 94, chiffre 4; XXI, page 127, chiffre 4 - VIII, page 806 et suiv. Comparez aussi XI, page 522, XVIII, page 343 et suiv. et 394 et suiv.; XX, page 709).

Cette allocation dépasse ainsi la mesure appliquée jusqu'ici par le Tribunal fédéral à la détermination des indemnités par elle allouées en vertu de l'art. 7. Cette mesure est maintenue afin d'assurer une application uniforme de l'art. 101. L'indemnité de 20 000 francs doit en conséquence être réduite. Vu la gravité exceptionnelle de la faute, la Compagnie de navigation doit répondre, cette réduction ne saurait toutefois descendre au-dessous de 10 000 francs, somme qui apparaît comme équitable en présence de l'ensemble des circonstances. Par ces motifs, Le Tribunal fédéral prononce: Le recours est admis partiellement et le jugement de la Cour civile du canton de

Vaud, du 29 avril 1896, réforme en ce sens que la somme à payer par la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman à Genève et à Yverdon est réduite à 23 684 fr. 19 c., avec intérêt au 5 % des le 26 mai 1893.

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