

## BGE 24 II 306

Bundesgericht (BGE), 1898-01-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_24\\_II\\_306](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_24_II_306)

FR: ATF 24 II 306

IT: DTF 24 II 306

### Volltext

In. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tödtungen und Verletzungen. Responsabilité des entreprises de chemins de fer, etc. en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles. 43. Arrêt du 27 avril 1898, dans la cause Société des Tramways lausannois contre Ferrari. Responsabilité des fabricants; action recoursoire du fabricant contre l'entreprise de chemin de fer; art. 4 loi féd. de 1881 sur la responsabilité des fabricants; subrogation? - Faute de la compagnie de chemin de fer? A. - Pierre Staub, d'Oberönz (Berne), né le 29 avril 1867, marié et père de deux enfants, était employé en septembre 1896 chez Alexandre Ferrari, entrepreneur à Lausanne, comme manœuvre-cimenteur. Dans l'après-midi du 11 du dit mois, Ferrari avait chargé deux de ses ouvriers, Pierre Staub et Louis Paley, de transporter, au moyen d'un petit char à bras, des pièces de bois de son dépôt, situé près de la gare du Flon, sur l'emplacement d'une construction à Ouchy. Dans cette même après-midi, la Compagnie de l'Industrie électrique à Genève, qui s'était chargée de l'installation de l'éclairage électrique pour la Société des Tramways lausannois, faisait exécuter par une équipe, composée du chef monteur Perrin et de deux ouvriers sous la direction d'un ingénieur un travail consistant à tendre entre deux poteaux, un peu à l'orient du kiosque, soit gare de la place de Saint-François et par-dessus les lignes aériennes en charge des tramways, un câble destiné à supporter un lustre électrique. Pendant cette opération, le câble vint en contact, d'une part, avec les lignes aériennes du tramway et, d'autre part, avec un fil de téléphone tendu à peu près parallèlement aux lignes entre le kiosque des tramways et un pylône situé plus à l'orient, près de l'entrée de la promenade de Derrière-Bourg, fil auquel ni Perrin, ni les ouvriers n'avaient pris garde. Le contact électrique fut ainsi établi entre les lignes aériennes en charge et le fil de téléphone, qui brûla et se rompit tout près de l'isolateur du kiosque des tramways, puis demeura suspendu à l'un des haubans des lignes aériennes, l'extrémité rompue s'enroulant en spirale et tombant jusqu'à terre. A ce moment, soit entre 3 1/2 et 4 heures du soir, les ouvriers Staub et Paley, revenant d'Ouchy avec leur véhicule, traversaient les voies des tramways à l'orient du kiosque de Saint-François. Staub fut touché, en passant, par le fil de téléphone rompu et se trouva ainsi dans le circuit électrique. Il tomba sur le sol et demeura quelques instants dans cette position, d'où il fut tiré par un passant. A la suite de la décharge électrique qu'il avait éprouvée et de sa chute, Staub se trouva atteint de névrose traumatique et d'une contusion du bras droit. Il reçut d'abord les soins du Dr Berdez, à Lausanne, du 12 septembre au 23 novembre, puis se rendit à l'Hôpital de l'Isle, à Berne, où il resta en traitement pendant 202 jours. B. - Staub a ensuite ouvert action à Al. Ferrari pour le faire condamner à lui payer, avec intérêt au 5 % des la citation, a) les frais nécessaires par la tentative de guérison; b) la somme de 812 fr. 70 c. représentant 189 journées d'incapacité complète de travail du jour de l'accident au jour de l'ouverture d'action (23 avril 1897), à raison de 4 fr. 30 c. par jour; c) la somme de 5000 fr. représentant le dommage durable subi par le demandeur et des le 23 avril 1897. Cette action était

basee en droit sur les dispositions des 308 Civilrechtspflege. lois federales des 25 juin 1881 et 26 avril 1887 sur la res- ponsabilite des fabricants. C. - Le defendeur, tout en contestant que l'accident arrive au demandeur tombät sous l'application des lois pre- citees, a evoque en garantie la Soeiete des Tramways lau- sannois ; il a conelu ensuite a liberation des conclusions de la demande et, reconventionnellement, a ce qu'il fUt prononce que pour le cas Oll il serait condamne a payer tout ou partie des sommes reclamees par Pierre Staub, la Societe des Tramways lausannois devrait le garantir et lui faire rembour- sement de toutes les sommes qu'il aurait payees ensuite de cette condamnation a Pierre Staub, en capital, interets et frais de proees, et en outre de tous les frais faits par lui. A l'appui de ces conclusious, le defendeur faisait valoir qu'a supposer qu'il fut responsable de l'accident vis-a-vis de Staub en vertu des lois speeciales sur la responsabilite des fabricants, il avait en tout cas un droit de recours, en vertu de l'art. 4 de la loi du 25 juin 1881, contre la Societe des Tramways. Staub aurait pu attaquer celle-ci en se mettant au benetice de la lni sur la responsabilite des chemins de fer, du 1er juillet 1875. Si Ferrari est condamne, il sera par la- meme subroge a tous les droits de Staub contre l'auteur de l'accident et pourra faire valoir contre la Societe des Tram- ways, par voie de recours en garantie, la responsabilite resultant pour elle de la loi du 1 er juillet 1875. Si meme l'accident ne pouvait pas etre considere comme tombant sous le coup de cette loi, la Societe des Tramways n'en serait pas moins responsable en vertu des art. 50 et suiv. CO., ä. raison de la faute de ses employes. D. - La Societe des Tramways lausannois a conclu: 1. A liberation, exceptionnellement et au fond, des con- clusions prises contre elle. 2. Subsidiairement, a ce qu'il lui soit donne acte de ses reserves d'exercer tout recours soit contre la Oompagnie de l'Industrie electrique, a Geneve, soit contre Perrin, chef- monteur de cette derniere et auteur de l'accident arrive a Staub le 11 septembre 1896. III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 43. i309 Ces conclusions etaient motivees en resume comme suit: En admettant que Ferrari soit responsable vis-a-vis de Staub en vertu des lois federales de 1881 et 1887, question ql1i echappe a l'examen de l'evoquee en garantie, pour qui Staub est un tiers avec lequel elle n'a pas de rapport juri- dique, l'action dirigee contre la Socii3te des Tramways est ou une action recursoire ou une action directe. En tant qu'action recursoire, elle ne pourrait etre fondee que sur l'art. 4 de la loi du 25 juin 1881 ou sur une disposition du droit commun. 01' l'art. 4 en question parait ne viser que la fante des personnes enumerees aPart. 1 e1'. Il suivrait de la que Perrin, par la faute de qni l'accident est arrive, n'etant pas mandataire, representant, directeur ou surveillant de Ferrari. celui-ci n'aurait aucune action contre lui et encore moins ~ontre la Societe des Tramways. Si cependant l'art. 4 de la loi de 1881 visait la faute de tout tiers quelconque, c'est alors Perrin qui aurait du etre evoque en garantie ou la Oompagnie de l'Industrie electrique, patron de Perrin. Quant a la Societe des Tramways lausannois, elle n'a commis au- cune faute. O'est d'ailleurs a tort que Ferrari pretend qu'il serait snbroge aux droits de Staub contre les tramways. La subrogation ne peut resulter que d'une disposition expresse de la loi. 01' Ferrari n'est dans aucun des cas Oll la loi elle- meme opere la transmission d'un droit de creance en faveur d'un tiers. Le fabricant qui paie une indemnite ne fait qu'exe- cuter une obligation legale lui incombant a lui-meme; il ne paie pas en lieu et place d'un tiers; il ne peut invoquer ni Fart. 126, § 3, ni les art. 79 ou 168 CO. En tant qu'action directe, Faction de Ferrari contre la Societe des Tramways ne pourrait etre fondee que sur une faute de Perrin, soit sur l'art. 62 00., a l'exclusion de l'art. 50. Mais Perrin etait au service de la Oompagnie de l'Industrie electrique et c' est contre celle-ci, par consequent, que Ferrari aurait du diriger son action. Si meme l'art. 62 etait applicable en principe a la Societe des Tramways, celle-ci serait exoneree, ayant pris toutes les precautions

necessaires. E. - Outre les faits exposes plus haut, l'instruction de la 310 Civilrechtspflege. cause a etabli, ensuite de preuves par temoins, que le chef- monteur Perrin etait un ouvrier experimente et capable. L' etat sanitaire du demandeur a ete examine en cours de pro ces par le Dr Campart, a Lausanne, designe comme expert, lequel a produit un rapport. Ce rapport constate que Staub n'est pas gueri completement et souffre d'un etat hystero-neurastMnique manifeste localement par la paralysie du bras droit, par des troubles de sensibilite, par un retre- cissement du champ visuel, par la sensibilite de la colonne vertebrale et, d'une maniere generale, par un etat d'enerve- ment, de melancolie et par des insomnies. L'expert estime que cet etat est susceptible de s'ameliorer apres des mois ou des annees peut-etre, mais qu'il est impossible de prevoir quand cette amelioration se produira ni quel en sera le degre. Une guerisoll complete est en tout cas impossible et en tenant compte des chances d'amelioration les plus favo- rables, l'expert estime a 65 % an minimum l'incapacite de travail durable dont Staub se trouve atteint. F. - Par jugement du 15 mars 1898, la Cour civile du canton de Vaud a ren du le jugement suivant: 1. - Les conclnsions de la dellande de Staub so nt admises, celles sous lettre c avec interet au 5 % des le 24 avril 1897. H. - Les conclusions liberatoires de la reponse de Fer- rari so nt repoussees et ses conclusions reconventionnelles admises. In. - Les conclusions liberatoires de la Societe des Tram- ways sont repoussees, tandis que ses conclusions subsidiaires sont adlllises en ce sens qu'elle est en droit d'exercer contre les tiers le recours de l'art. 3 de la loi du 1er juillet 1875. Oe prononce est motive en resume comme suit: L'art. 3 de la loi extensive de la responsabilite des fabri- cants, du 26 avriI 1887, etend la responsabilite du patron aux accidents survenus au cours de travaux ou services qui sont en correlation avec l'exploitation de la fabrique, alors meme qu'ils ne s'effectueraient pas dans les locaux de celle-ci. 01' le travail au cours duquel s'est produit l'accident dont III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N. 43. 311 Staub a ete victime etait en com3lation etroite avec l'entre- prise du defendeur. Oela etant, et bien que cet accident ne soit pas le resultat d'un risque professionnel inherent au metier de cimenteur, Ferrari doit en etre rendu responsable. En vertu de cette responsabilite, il est tout d'abord tenu de supporter les frais quelconques de la maladie de Staub et aura ainsi a payer les diverses notes versees au dossier. TI doit en outre le prix des journees d'incapacite de travail de Staub jusqu'au jour de l'ouverture de l'action, soit une somme de 812 fr. 70 c., sous deduction des acomptes payes. Quant a l'incapacite durable de travail de Staub, il y a lieu d'ad- mettre ensuite du rapport de l'expert et des debats qu'eile n'est pas inferieure a 60 % de la capacite totale. Staub gagnant avant l'accident 4 fr. 30 c. par jour, son gain futur se trouvera diminue de 2 fr. 58 c. par jour. TI subit ainsi un prejudice de 774 fr. par an, qui lui donnerait droit a une indemnite bien superieure au chiffre de sa conclusion c, si cette indemnite ne devait etre ramenee dans les limites de l'art. 6 de la loi de 1881 et si, d'ailleurs, il n'etait interdit au juge d'augmenter les conclusions des parties. La conclusion c du demaudeur doit donc lui etre allouee telle qu' elle est forlllulee. En ce qui concerne le recours de Ferrari contre la Societe des Tramways, base sur l'art. 4 de la loi du 25 juin 1881, on doit admettre que l'intention du legislateur a ete de per- mettre, par cet article, au fabricant de se recuperer des con- sequences d'un accident sur toute personne dont la faute a entraine sa responsabilite, qu'il s'agisse d'un agent du fabri- cant condamne ou d'un tiers etranger a la fabrique. Oela etaut, Ferrari se trouve en l' espece subroge aux droits de Staub et a vocation d'attaquer tout tiers par la faute duquel l'accident du 11 septembre 1896 a eM cause. Il n'est d'ail- leurs pas limite dans l'exercice de son droit de recours par l'application d'une loi speciale, mais peut faire valoir toute disposition legale d'ou decoulerait une faute lui permetta~t d'invoquer Part. 4 precite. De

fait il se place sur le terrain de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur la responsabilité des entrepreneurs de chemins de fer et soutient que la Société des Tramways doit répondre de l'accident du 11 septembre 1896 en vertu de l'art. 2 de cette loi. Il ressort en effet des circonstances dans lesquelles l'accident s'est produit qu'il est survenu dans l'exploitation des Tramways lausannois, commencée dès le 1<sup>er</sup> septembre 1896. A supposer qu'il ne puisse pas être considéré comme survenu dans l'exploitation, on devrait alors admettre qu'il s'est produit dans la construction, l'installation de l'éclairage de la station de Saint-François étant à considérer comme un travail de parachèvement de la ligne. La Société des Tramways serait alors responsable de l'accident en vertu de l'art. 1<sup>er</sup> de la loi de 1875. Cette société ou, dans ce cas, la Compagnie de l'Industrie électrique de Genève, a commis une faute en ne surveillant pas attentivement les installations qui s'exécutaient pour son compte sur la place de Saint-François. Elle est du reste responsable, à teneur de l'art. 3 de la loi, de ses employés, aussi bien que de toute personne dont elle se sert pour l'exécution des transports ou pour la construction de la ligne. Or il résulte des débats que la cause primordiale de l'accident du 11 septembre 1896 consiste dans l'inattention des ouvriers de la Compagnie de l'Industrie électrique, par suite de laquelle ils n'ont pas remarqué un fil de téléphone, jointe au fait qu'il n'a été prise aucune précaution pour prévenir un contact du câble que les ouvriers étaient occupés à tendre avec les lignes aériennes en charge et le fil de téléphone en question. La Société des Tramways doit donc également être déclarée responsable de l'accident en vertu de l'art. 3 de la loi, mis en regard des art. 1 et 2, puisqu'elle se servait des agents de la Compagnie de l'Industrie électrique. Même si ces agents devaient être considérés comme des tiers au regard de la Société des Tramways, celle-ci demeurerait responsable en vertu de l'art. 2 de la loi de 1875 à raison de la faute qu'elle a commise en ne surveillant pas comme elle l'eût dû les installations faites pour son compte.

Il résulte de ces considérations que l'action recourante de Ferrari contre la Société des Tramways est justifiée, cette III. *Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen*. N° 43. 313 société conservant le droit d'exercer tel recours qu'elle jugerait opportun, à teneur de l'art. 3 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1875. G. - Par acte déposé le 4 avril 1898, la Société des Tramways lausannois a déclaré recourir au Tribunal fédéral contre le jugement de la Cour civile du canton de Vaud dont elle demande la réforme dans le sens des conclusions libérales prises par elle à l'encontre de Ferrari. H. - Ferrari n'a pas recouru dans le délai légal contre le jugement cantonal, mais, à la suite de la communication du recours de la Société des Tramways, il a concouru au maintien du dit jugement; subsidiairement, il a déclaré se joindre au recours de la Société des Tramways et conclure à la réforme du jugement cantonal en ce sens que les conclusions prises par Staub contre lui, Ferrari, soient repoussées. I. - Sur le vu de ces conclusions, du recours de la Société des Tramways et du dossier de la cause, le Tribunal fédéral, estimant que Staub devait être considéré comme hors de procès, le litige ne subsistant plus qu'entre la Société des Tramways et Ferrari, a décidé préliminairement, par arrêt du 20 avril, que la partie Staub ne serait pas assignée pour les débats de l'instance fédérale. Vu ces faits et considérant le droit: I. - Il y a lieu de distinguer nettement dans la cause actuelle entre l'action principale intentée par Staub à Ferrari et l'action recourante formée par ce dernier contre la Société des Tramways lausannois. Quant à la première de ces actions, ni Staub ni Ferrari n'ont recouru en temps utile contre le jugement de la Cour civile vaudoise du 15 mars 1898. D'autre part, le recours de la Société des Tramways n'attaque pas ce jugement en tant qu'il alloue à Staub ses conclusions; il n'aurait d'ailleurs pu le faire, Staub n'ayant pris aucune conclusion contre la Société des Tramways, ni celle-ci contre Staub. Enfin, au moment où Ferrari a

pris ses conclusions subsidiaires en réforme du jugement cantonal, ce jugement était déjà devenu définitif entre Staub et lui, et Ferrari ne pouvait, par la voie d'une jonction au recours de la Société 314 Civilrechtspllege. des Tramways, faire revivre le procès entre Staub et lui, termine par le dit jugement. Il suit de ces considérations, ainsi que le Tribunal fédéral l'a reconnu dans sa décision préliminaire du 20 avril, que Staub est hors de procès, le litige ne subsistant qu'entre la Société des Tramways et Ferrari. Dès lors la question de savoir si c'est à bon droit que les juges cantonaux ont déclaré ce dernier responsable, en vertu des lois fédérales des 25 juin 1881. et 26 avril 1887, de l'accident arrivé le 11 septembre 1896 à son ouvrier Staub, échappe complètement au contrôle du Tribunal fédéral, le jugement cantonal étant passé en force sur ce point. Le Tribunal fédéral doit donc se borner à examiner si l'action recourante intentée par Ferrari à la Société des Tramways est ou n'est pas fondée.

2. - À teneur de sa réponse, comme d'après les déclarations de son avocat devant le Tribunal fédéral, Ferrari base son action contre la Société des Tramways sur l'art. 4 de la loi de 1881 sur la responsabilité des fabricants } lequel dispose que « le fabricant a droit de recours contre les personnes dont la faute entraîne sa responsabilité. » La société recourante soutient que ce recours est irrecevable à son égard parce que les personnes visées par l'art. 4 citées seraient seulement celles pour la faute desquelles le fabricant doit répondre en vertu de l'art. 1<sup>er</sup> de la même loi, savoir ses mandataires, représentants, directeurs ou surveillants. Cette manière de voir ne tient toutefois pas compte du fait qu'en vertu de l'art. 2 de la loi de 1881 le fabricant est aussi responsable du dommage causé par la faute d'autres personnes que celles mentionnées à l'art. 1<sup>er</sup> en tant que cette faute ne consiste pas dans un acte criminel ou délictueux. En présence des termes généraux de l'art. 4, rien n'autorise à admettre que les personnes qu'il vise soient uniquement celles dont il est question à l'art. 1<sup>er</sup> et non pas aussi les autres personnes dont parle l'art. 2. Le recours est donc recevable à l'égard de la Société des Tramways.

3. - Pour démontrer le bien fondé de son recours en garantie, Ferrari part du point de vue que l'art. 4 de la loi III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. No 43. 315, du 25 juin 1881 comporte une subrogation du fabricant aux droits du lésé contre toute personne responsable de l'accident soit en vertu du droit commun, soit en vertu d'une loi spéciale ; or Staub aurait pu actionner la Société des Tramways en vertu de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1875 ; dès lors cette société devrait garantir Ferrari des effets du jugement rendu au profit de Staub, attendu qu'elle est responsable en vertu de la dite loi de l'accident arrivé à ce dernier. Ce point de vue, admis par l'instance cantonale, doit être repoussé comme erroné. La subrogation ne peut résulter que d'une convention, c'est-à-dire d'une cession faite par le créancier de ses droits contre le débiteur, ou d'une disposition légale expresse. Dans l'espèce, il n'est pas question de subrogation conventionnelle ; Ferrari ne soutient pas et ne peut pas, d'après les faits de la cause, soutenir que Staub lui ait fait cession de son droit d'action contre la Société des Tramways. Il base son droit d'action contre cette société non sur une cession de Staub, mais sur l'art. 4 de la loi de 1881. Or cet article ne dit nullement que le fabricant soit subrogé aux droits de celui qu'il est tenu d'indemniser ; il se borne, ce qui est tout différent, à lui réserver un droit de recours contre les personnes dont la faute entraîne sa responsabilité. Ferrari n'invoque d'ailleurs et ne peut invoquer aucune autre disposition légale pour justifier la subrogation dont il se prévaut. Il ne saurait en effet se mettre au bénéfice de l'art. 126, chiffre 3 ou des art. 79 et 168 CO. par le motif déjà que le fabricant qui paie une indemnité à la victime d'un accident, des suites duquel il est déclaré civilement responsable par les lois de 1881 et 1887, n'acquiesce pas la dette d'un tiers, mais se libère d'une obligation personnelle. Enfin il n'existe pas de principe de droit découlant de la nature

des choses et généralement reconnu, en vertu duquel une personne tenue de répondre civilement du dommage causé par un tiers serait, par le seul fait du paiement de l'indemnité due au lésé, subrogée aux droits de celui-ci contre le tiers auteur du dommage. (Comp. Rec. off. T. XVIII, page 319.) 316 Civilrechtspflege. 4. - Le fabricant qui exerce le recours que lui réserve, l'art. 4 de la loi du 25 juin 1881 agit donc jure proprio et non pas comme subrogé aux droits du lésé. Ce recours est donné contre les personnes dont la faute entraîne la responsabilité du fabricant. Il est basé sur le principe de droit commun que toute personne qui cause sans droit un dommage à autrui, soit adessein, soit par negligence ou par imprudence, est tenue de le réparer (art. 50 CO.). C'est donc à tort que Ferrari soutient qu'il suffit, pour que son action en garantie contre la Société des Tramways doive être déclarée fondée, que cette société puisse être rendue responsable de l'accident dont s'agit en vertu de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 1875. Cette loi déclare en effet les entreprises de chemin de fer responsables non seulement des suites d'accidents dus à une faute de leurs organes ou de leur personnel, mais aussi d'accidents résultant de cas fortuits (art. 2). D'ailleurs Ferrari ne saurait en réclamer le bénéfice par la raison qu'elle ne règle la responsabilité des entreprises de chemin de fer que vis-à-vis de la victime de l'accident et de ses ayants droit; 01' c'est Staub, et non Ferrari, qui a été victime de l'accident du 11 septembre 1896 et il a déjà été démontré plus haut que le second n'est pas aux droits du premier. L'action dirigée par Ferrari contre la Société des Tramways, en vertu de l'art. 4 de la loi de 1881, ne peut ainsi être reconnue fondée que s'il est établi que l'accident du 11 septembre 1896 est dû à une faute de la dite société. 01' il résulte des constatations de fait de l'instance cantonale que l'accident en question est dû à la circonstance que les ouvriers de la Compagnie de l'Industrie électrique de Genève ont laissé tomber sur les lignes aériennes en charge des tramways et sur un fil de téléphone qu'ils n'avaient pas remarqué le câble qu'ils étaient occupés à tendre par dessus ces lignes pour servir à la suspension d'un lustre électrique. Ces ouvriers n'étaient pas les subordonnés de la Société des Tramways; ils ne travaillaient pas sous la direction de ses organes, mais bien sous la direction d'un ingénieur de la III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. No 43 317 Compagnie de l'Industrie électrique, laquelle s'était chargée de l'installation de l'éclairage électrique pour la Société des Tramways. Cette dernière ne saurait dès lors être rendue responsable de la faute ou de la négligence des dits ouvriers ou de l'ingénieur qui les dirigeait. Mais les premiers juges ont estimé que la Société des Tramways avait aussi commis une faute en ne surveillant pas attentivement les installations qui se faisaient pour son compte. Cette manière de voir ne saurait cependant être approuvée. Il est tout d'abord évident que la Société des Tramways n'a commis aucune faute, aucune culpa in eligendo, en confiant à la Compagnie de l'Industrie électrique de Genève l'installation de l'éclairage électrique de la station de Saint-François. Elle était de plus fondée à s'en remettre aux connaissances spéciales et à l'expérience des organes de la dite compagnie, ainsi que de ses agents et ouvriers, pour prendre les mesures de précaution nécessaires afin d'éviter des accidents au cours de ces installations. Elle était spécialement en droit de compter sur l'ingénieur de la Compagnie de l'Industrie électrique, chargé de la direction des travaux, pour surveiller les ouvriers et prendre les mesures de sécurité indiquées par les circonstances. Aucun fait n'a été allégué pour démontrer qu'elle aurait eu des motifs de douter des aptitudes et de la prudence des agents de la compagnie et qu'elle aurait pu ainsi provoquée à intervenir dans la direction ou la surveillance des travaux. Il est au contraire établi à cet égard que le chef-monteur Perrin était un ouvrier expérimenté et capable. Aucune négligence ne peut donc être imputée à la Société des Tramways elle-même, soit à

ses organes dirigeants. On ne peut pas davantage, et pour les memes raisons, reprocher un défaut de surveillance a ses employes. La preuve n'etant des lors pas faite que l'accident du 11 septembre 1896 soit du a une faute de la Societe des Tramways, il suit de la que l'action en garantie de Ferrari, basee sur l'art. 4 de la Loi du 25 juin 1881, n'est pas fondee et doit etre repousee. 318 Civilrechtspflege. Par ces motifs, Le Tribunal federal prononce: Le recours de la Societe des Tramways est declare fonde et le jugement de la Cour civile vaudoise, du 15 mars 1898, est reforme en ce sens que les conclusions en garantie ptises par Ferrari contre la societe recourante sont repoussees et celles liberatoires de la dite societe admises. 44. Arrêt du 18 mai 1898, dans la cause Compagnie du chemin de fer regional Saignelegier-Chaux-de-Fonds contre Gattin. Art. 59 loi fed. org. jud., valeur du litige. - Congelation, accident? - Travail auxiliaire ou accessoire de l'exploitation d'une ligne ferree? - Faute de la victime? Par contrat en date du 1<sup>er</sup> mars 1893, la Compagnie du chemin de fer regional Saignelegier-Chaux-de-Fonds a engage a son service le demandeur Justin Cattin, en qualite de garde-voie et d'homme d'equipe, avec un traitement annuel de 1080 fr. Le 12 janvier 1895, J. Cattin etait occupe a debarrasser les rails de la glace qui en garnissait les bords, et apres avoir repris ce travail l'apres-midi pendant une heure a. 1 1/2 heure environ, il declara ne plus pouvoir continuer, et rentra chez lui apres en avoir averti le chef d'equipe; il dit avoir du interrompre son travail parce que ses pieds s'etaient geles ensuite du froid excessif qu'il faisait ce jour-la. A la suite de cette congelation, Cattin a ete en traitement du 28 fevrier au 27 mars a. l'Hôpital de l'Isle a Berne, et il a du y subir au pied droit l'amputation de la premiere phalange du gros orteil, et de celle du deuxieme doigt. Le 31 janvier 1895, la compagnie denonga a Cattin son emploi a. partir de la fin du mois de mars suivant. III. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 44. 319 Par exploit accepte le 20 mai 1895 par la compagnie comme juridiquement notifie, Cattin a assigne cette derniere devant le Tribunal civil du district des Franches-Montagnes, sur le 10 septembre 1895, et, dans cette audience, il a conclu a ce que la defenderesse fût condamnée a lui payer des dommages-interets depassant 400 fr., pour l'accident de travail dont il a ete la victime a son service le 12 janvier precedent. Apres l'instruction de la cause, pendant laquelle une expertise et des auditions de temoins sont intervenues, le Tribunal du district des Franches-Montagnes a rendu, sous date du 7 septembre 1897, un jugement adjugeant au demandeur ses conclusions, et fixant a la somme de 3200 fr. l'indemnité que devra lui payer la defenderesse. La defenderesse recourut contre ce jugement a la Cour d'appel et de cassation du canton de Berne qui, par arrêt du 22 janvier 1898, a adjuge egalement les conclusions de la demande, mais pour une somme de 1500 fr. seulement, avec interets au 5 % l'an a partir du 12 janvier 1895. C'est contre cet arrêt que la compagnie defenderesse a interjete un recours en reforme au Tribunal federal; dans le memoire produit par elle a cet effet, elle conclut a ce que la demande de Cattin soit rejetee, et, eventuellement, a ce que l'indemnité allouee soit diminuee. Dans son memoire responsif, Cattin conclut a ce qu'il plaise au tribunal de ceans : 1<sup>o</sup> Prejudiciellement dire et declarer le recours irrecevable, l'objet du litige n'atteignant pas une valeur de 2000 fr. 2<sup>o</sup> Au fond debouter la recourante de toutes ses conclusions, et partant la condamner a payer au demandeur une somme de 1500 fr., avec interet au 5 % l'an a partir du 12 janvier 1895. L'opposant au recours s'attache a justifier, en substance, ces conclusions de la maniere suivante : Cattin se declare satisfait du jugement de la Cour d'appel de Berne qui lui alloue une somme principale de 1500 fr. a. titre d'indemnité; le jugement de premiere instance n'aurait

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