

## BGE 25 II 561

Bundesgericht (BGE), 1899-01-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_25\\_II\\_561](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_25_II_561)

FR: ATF 25 II 561

IT: DTF 25 II 561

### Volltext

Lausanne. - Imp. Georges Bridel & O' CIVILRECHTS PFLEGE ADIUNISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE .t. I. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tötungen und Verletzungen. - Responsabilite des entreprises de chemins de fer. etc. en cas d'accident entrainant mort d'homme ou lE~sions corporelles. 70. Arret du 28 septembre 1899, dans la cause Degrange contre SociüJte genevoise des chemins de {m' a voie etroite. Les entreprises de ehemins de fer a voie etroite sont soumises aux dispositions de la lai fed. sur la respansabilite des entre- prises de chemins de fer. - Art. 8 al. 2 1. C; art. 9 eod. - Les dispositions excluent (cas echeant) l'applicabilite des art. 50 ss. CO. - Etendue de l'obligation des entreprises de che- mins de fer de prendre les precautions necessaires contre les dangers resultant de l'exploitation du chemin de fer. - Inob- servation de prescriptions reglementaires. - Faute de rem- ploya du demandeur. A. - Le 20 octobre 1897 a midi et demi, Victor Guyot, domestique chez J. Degrange, hOtelier a Carouge, conduisait un phaeton sur le chemin du Bachet de Pesay, venant de Lancy et se rendant a Carouge. Au moment Oll il debouchait au trot sur Ia route de Carouge et traversait Ia voie ferree xxv, 2. - 1899 37 562 Civilrechtspflege. qui, a cet endroit, est situee du cote- de la route par lequel il arrivait, il fut pris de flane par une 10comotive attelée a un train de la Societe des chemins de fer a voie etroite. Sa voiture fut trainee sur un certain espace et brisee contre un poteau de Ia ligne electrique; le cheval eut une jambe da derriere brisee et dut etre abattu sur place; quant a Guyot, il reussit a se suspendre a Ia loeomotive et n'eut aucun mal. Suivant exploit du 16 decembre 1897, Degrange fit assigner Ia Compagnie de Ia Voie-Etroite en paiement d'une somme de 2000 fr. en reparation du dommage a lui cause par l'ae- cident. Il faisait valoir que eeIui-ci etait du a Ia faute des employes de Ia societe defenderesse et basait sa reelamation sur l'art. 50 CO. Dans ses ecritures ulterieures, il a egalement invoque Ia loi federale du 1 er juillet 1875 sur Ia responsabi- lite des chemins de fer. La Societe des chemins de fer a voie etroite a aUegue de son cöte que l'accident etait du a Ia faute du cocher Guyot et a conclu an rejet de Ia demande. Par ordonnance preparatoire du 22 avril 1898, le Tribunal de premiere instanee a prescrit des enquetes qui ont donne lieu a l'audition de plus de trente temoins. Il a en outre ete verse au dossier un rapport en date du 20 octobre 1897, par lequel le sieur Margueron, garde rural a Laney, signalait au Directeur de Ia Police centrale de Geneve l'accident arrive le dit jour. Ce rapport constate notamment que le meeancien et le chauffeur du train ont de- dare qu'ils allaient d'une bonne aHure et n'avaient pas pu arreter atemps. La Direction de Ia Police centrale ayant charge d'uue enquete au sujet du dit accident l'inspecteur des gardes ru- raux Valllet, celui-ci lui adressa, en date du 1 er novembre 1897, un rapport, egalement verse au dossier, qui, outre le temoignage des personnes entendues plus tard par le tribu- nal, constate ce qui suit: En arrivant sur Ia route eantonale par le clemmin du Ba- chet dePesay on ne voit absolument pas arriver les trains venant de la direction de Carouge, masques qu'ils so nt par I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödtungen und Verletzungen. N° 70. 563 un mur, deux batiments et

des bosquets qui, à la date de l'accident, étaient en plein feuillage. En 1894, M. Pissier, boucher à Lancy, a été victime d'un accident au même endroit où s'est produit celui du 20 octobre 1897 et dans les mêmes conditions. Au mois de mai 1897, l'attelage de M. Clavel, pileur à Carouge, a failli être aussi atteint par le train au même endroit. D'autres cas pourraient encore être cités. B. - Par jugement du 23 décembre 1898, le Tribunal de première instance a déclaré la demande mal fondée. Il a estimé que l'accident était dû à l'imprudence du domestique du demandeur, le cocher Guyot, et qu'aucune faute ne pouvait être reprochée à la défenderesse, soit à ses employés, ceux-ci ayant donné les signaux réglementaires et le train ne marchant pas, au moment de l'accident, à une vitesse excessive qui en ait empêché l'arrêt instantané. C. -- Ensuite d'appel, la Cour de Justice de Genève, par arrêt du 24 juin 1899, a confirmé le jugement de première instance. D. - Cet arrêt ayant été communiqué le 1<sup>er</sup> juillet aux parties, Degrange a déposé le 21 juillet un recours tendant à ce qu'il plaise au Tribunal fédéral réformer le dit arrêt et adjuger au recourant ses conclusions avec intérêts. E. - La Compagnie des chemins de fer à voie étroite a conclu au rejet du recours. Vu ces faits et considérant en droit : 1. - Il est hors de conteste que les entreprises de chemins de fer à voie étroite sont soumises aux dispositions de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur. Dans l'espèce, la responsabilité rigoureuse établie par les art. 2 et 8, al. 1<sup>er</sup> de la loi ne saurait être invoquée contre la Société défenderesse, les dispositions en question ayant trait seulement aux accidents qui ont entraîné mort d'homme ou des lésions corporelles. Mais l'alinéa 2 de l'art. 8 dispose qu'en dehors des cas visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'entreprise doit indemnité pour les objets perdus, détruits ou avariés, non consignés comme marchandises ou bagages de voyageurs, lorsqu'une faute est établie à sa charge. L'art. 9 dispose de plus que dans les cas mentionnés à l'art. 8 le dommage est déterminé sur la base de la valeur réelle des objets perdus, détruits ou avariés, une indemnité supérieure ne pouvant être allouée que dans les cas de dol ou de négligence grave de l'entreprise de transport. Ces dispositions doivent trouver leur application dans le cas actuel, ainsi que dans tous les cas du même genre, à l'exclusion des art. 50 et suiv. CO. (Voir arrêt du Tribunal fédéral en la cause Stähelin c. Jura-Simplon, Rec. off. XIX, page 188, consid. 3, et arrêt du 8 juin 1899 en la cause Wendler c. Jura-Simplon.) Il incombe au demandeur, pour justifier sa réclamation, d'établir que l'accident du 20 octobre 1897 est dû à une faute imputable à la société défenderesse. 2. - Les instances cantonales ont jugé que cette preuve n'avait pas été faite, attendu qu'il résulterait de l'instruction de la cause que le personnel du train se serait conformé aux prescriptions réglementaires en ce qui concerne les signaux à donner à l'approche des routes transversales, la vitesse du train et son arrêt au moment où l'équipage du demandeur a été aperçu. Cette argumentation n'est toutefois pas décisive, car en admettant pour un instant que les prescriptions réglementaires aient été complètement observées, il ne s'ensuivrait pas nécessairement que la Compagnie n'ait négligé aucune précaution propre à prévenir l'accident et dont l'omission puisse lui être imputée à faute. En effet, les entreprises de chemins de fer ne sont pas seulement tenues de prendre les mesures de sécurité prescrites par les concessions, cahiers de charges, lois et règlements de police; elles ont en outre l'obligation générale de prendre toutes les précautions commandées par les circonstances pour garantir le public contre les dangers auxquels l'expose l'exploitation du chemin de fer; l'entreprise n'est pas même déchargée de sa responsabilité, en cas d'accident causé par un état de choses dangereuses. I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tödlungen und Verletzungen. N° 70. 565 reux, par le fait que l'autorité de contrôle en aurait toléré l'existence. (Voir arrêts du Tribunal fédéral dans



Verletzungen. N° 70. 567 des faits constatés toutes les conséquences juridiques qu'ils comportent. 01' les instances cantonales ont constaté que l'endroit où s'est produit l'accident, soit la jonction du chemin du Bachet de Pesay avec la route de Carouge, est dangereux à raison des bâtiments et des massifs d'arbres qui masquent la vue et interceptent les bruits. Il résulte en effet des enquêtes par témoins et du rapport de l'inspecteur Vallet qu'en arrivant sur la route de Carouge par le chemin du Bachet de Pesay on ne voit absolument pas venir les trains de la direction de Carouge, masqués qu'ils sont par un mur, deux bâtiments et des bosquets qui, à la date de l'accident, étaient en plein feuillage. Réciproquement il est impossible de voir de la voie ce qui se passe sur le chemin du Bachet de Pesay. La voie se trouve à environ 60 cm. du bord de la route du côté où débouche le dit chemin. Un accident analogue à celui qui a atteint l'équipage de Degrange s'était déjà produit à cet endroit en 1894. Plus récemment d'autres accidents ont failli se produire par le fait que des personnes, en char ou à bicyclette, descendant le chemin du Bachet de Pesay sont arrivées jusqu'au bord de la voie sans avoir ni vu arriver le train ni entendu les signaux d'avertissement. Les instances cantonales ont tiré du fait que la jonction du chemin du Bachet de Pesay avec la route de Carouge est dangereuse la conclusion que le domestique du demandeur, connaissant l'état des lieux, avait commis une faute en débouchant au trot sur la route cantonale et qu'il aurait dû faire le contour au pas et ne s'engager sur la voie ferrée qu'après s'être assuré qu'il n'y avait aucun train à proximité. Cette manière de voir est incontestablement justifiée. Mais il est non moins justifié de dire que la Compagnie était tenue, de son côté, de prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents pouvant résulter de ces choses dangereuses. Elle était d'autant plus tenue d'agir ainsi qu'un accident s'était déjà produit au même endroit et qu'elle devait savoir également que d'autres accidents avaient failli se produire. Son devoir était donc d'adopter un système de signaux susceptibles d'être facilement entendus des personnes arrivant à proximité de la voie par le chemin du Bachet de Pesay, ou de prescrire à son personnel des trains, à supposer que le règlement général de police fût insuffisant ou trop peu explicite à cet égard, de marcher à une allure qui permit d'éviter les collisions même dans les cas où les signaux n'auraient pas été entendus. Si des mesures de ce genre étaient irréalisables, par exemple en raison de la nécessité de donner au train une certaine vitesse pour franchir une rampe, la Compagnie devait alors en adopter d'autres, telles que l'établissement d'un service de garde-barrière ou une modification de l'état des lieux propre à assurer la vue en ligne oblique du chemin du Bachet de Pesay sur la voie ferrée et vice versa jusqu'à une distance convenable du point de jonction. 01' la Compagnie n'a pris aucune de ces mesures. Elle n'a pas même allégué qu'elle eût prescrit à son personnel des trains une marche particulièrement prudente à l'endroit dangereux en question. Si de telles prescriptions ont été ordonnées, elles n'ont en tout cas pas été observées le 20 octobre 1897. Il est en effet hors de doute que la vitesse, de 12 km. à l'heure environ, à laquelle marchait le train au moment de la collision avec l'équipage de Degrange est encore beaucoup trop considérable, eu égard aux dangers de l'endroit en question, pour empêcher que des accidents ne se produisent même sans aucune faute de la part des personnes qu'ils peuvent atteindre. La Compagnie est donc en faute pour avoir négligé de prendre des mesures, commandées par les circonstances, qui auraient évité la nature à prévenir l'accident du 20 octobre 1897. D'autre part il a été connu plus haut que le domestique Guyot a contribué également par son imprudence à amener cet accident. La faute commise de part et d'autre apparaît comme ayant une importance égale et dès lors la responsabilité de la collision. Obligationenrecht. N° 71. 569 Compagnie ne doit s'étendre qu'à la

moitié du dommage eause par l'accident, Degrange ne pouvant, pour le surplus, s'en prendre qu'a son domestique. 5. - Les instances cantonales ne s'étant pas prononcées sur l'importance du dommage cause au demandeur, le Tribunal fédéral n'est pas en mesure de fixer le montant de l'indemnité due à ce dernier. Il y a lieu par conséquent, aux termes de l'art. 82 O.J.F., d'annuler l'arrêt dont est recouru et de renvoyer la cause à l'instance cantonale pour compléter les constatations de fait et juger à nouveau. Par ces motifs, Le Tribunal fédéral prononce: L'arrêt de la Cour de Justice de Genève, du 24 juin 1899, est annulé et la cause renvoyée à la Cour pour compléter les faits et statuer à nouveau.

II. Obligationenrecht. - Code des obligations. 71. Urteil vom 1. Juli 1899 in (S'ad)cn gegen ~and)attb. Bürgschaft für ein Darlehen. Irrtum des Bürgen? Art. 19 Zitt. t O.-R. f'rtum im Beweggrund, Art. 2 i u. 24 O.-R. Betrug. Eine l'echtliche Pflicht des Gläubigers gegenüber dem Bürgen, diesem die Vermögensverhältnisse des Hauptschuldners auseinanderzusetzen, besteht nicht; nur bei täuschender Absicht des Gläubiger/S liegt Rechtswidrigkeit vor! A. (m 25. ml-itH 1892 ll.lurbe öroiid)en lillihl.1e ~aud)aub in mafe{, alß @läuoigcrin I uub :Rouert lillira~~Öll) iu maleI, ali } e;d)ldbncr, ein ;!)arIcgenßucrtrag augeld)offen, \1.lcl)er folgcuber~ majßen lautet: II~rau 'ffihue ~. ~and}aub... i\ucrmad)t mit geuttgem ~age "bem S)rn. 1Roued 'ffir3~~ö\1) ... ein ~arIel)en bon 10,000 j5r. II:Jouert 'illir3 9at ba5 S1\WitaI au 5 % 311 l.leqinfett unb 3roar

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