

BGE 32 II 217

Bundesgericht (BGE), 1906-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_32_II_217

FR: ATF 32 II 217

IT: DTF 32 II 217

Volltext

ZIVILRECHTS PFLEGE ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE A.

Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. Arrêts rendus par le Tribunal fédéral comme instance de recours en matière civile. I. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tötungen und Verletzungen. - Responsabilité des entreprises de chemins de fer, etc. en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles. 33. Arrêt du 3 mai 1906 dans la cause Bärtschi et consorts, dem. et rec. pt'inc., contre les Chemins de fer fédéraux, de l'Etat et rec. p. v. d. jonction. Recevabilité du recours en réformation, valeur du litige : Art. 60 al. 1. Procédure orale, Art. 67 ibid. - Art. 8 al. 1er loi resp. chemins de fer; fardeau de la preuve. - Art. 5 al. 2 ibid.; légitimation active. - Art. 7, faute grave de l'entreprise de chemins de fer. Qualité pour demander une indemnité de ce chef. Le jugement pénal n'est pas préjudiciel pour la question de la faute grave. Examen s'il y a faute grave. Le 21 novembre 1903, vers 6 heures du soir, le train express Berne-Lausanne vint se heurter, près de la dernière aiguille ouest de la station de Palezieux, qu'il avait traversé sans s'arrêter avec une vitesse de 56 km., c'est-à-dire l'heure, contre AS 32 II -1906 15 218 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. La locomotive D 3/3 3353, qui avait amené à Palezieux un train précédent, N° 1056. Lors de la collision, la machine 3353 fut jetée hors des rails, tandis qu'un seul essieu de la locomotive du train express déraila. Derrière la dite locomotive se trouvait un fourgon de bagages SOB 685, dont la partie postérieure se souleva et pénétra dans le wagon de voyageurs CFF A Ba 2349, qui suivait, et contenait deux compartiments de deuxième classe, deux de première classe et le W. O. au milieu. L'essieu d'arrière du fourgon de tête du train souleva éventra la paroi de tête de la voiture de voyageurs susmentionnée; il pénétra de toute sa largeur dans les compartiments de seconde classe de la dite voiture, faisant tout sur son passage jusqu'à la paroi des cabinets. Des nombreux voyageurs que renfermaient les compartiments de seconde classe de la voiture OFF, six furent tués, et un certain nombre blessés. Parmi les voyageurs tués se trouvait Mme Louise Bärtschi, de Sumiswald (Berne), née à Vevey le 24 mars 1872, gouvernante chez la comtesse polonaise Zablocka, à Montreux; la victime rentrait de Pologne à Montreux, en compagnie de sa maîtresse et d'une autre domestique de celle-ci. Le 11 novembre 1904, l'avocat V. à Montreux déposa au greffe du Tribunal cantonal vaudois, au nom d'Edouard Bärtschi, de Rose Bärtschi, frère et sœur de la victime, tous deux à la Tour-de-Peilz, de Sophie Pouly et de Rose Pouly, à Vevey, ses tantes, une demande contre l'Administration des OFF, tendant à ce qu'il plaise à la Cour civile du canton de Vaud prononcer que la défenderesse est leur débitrice et doit leur faire immédiat paiement, avec intérêt au 5 % des le 21 novembre 1903, de la somme de 7250 francs, à titre de dommages-intérêts, savoir 1050 francs à chacun des demandeurs Edouard et Rose Bärtschi, 3400 francs à Sophie Pouly et 1750 francs à Rose Pouly. Plus tard la prétention de Sophie Pouly fut réduite à 3200 francs, et le total des conclusions de la demande à 7050 francs. Ces réclamations se fondaient, pour la plus grande partie, sur

l'art. 7 de la loi fed. sur la responsabilite des chemins de fer. Les demandeurs faisaient valoir que l'accident etait I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 219 du a une negligence grave de l'entreprise de transport; de ce chef les dits demandeurs reclamaient les sommes ci-apres, savoir: Edouard Bärtschi et Rosa Bärtschi, 1000 francs cha- cun, et chacune des tantes Sophie et Rose Pouly, 1500 fr. Sophie Pouly reclama en outre, du chef de l'art. 5 al. 2 de la predite loi, 1900 fr., reduits plus tard a 1700 fr., par le motif que sa niece defunte lui servait depuis plusieurs annees des subsides. Enfin, en se fondant sur l'art. 8 de la meme loi, Edouard et Rosa Bärtschi, comme Mritiers de la victime, reclamaient 100 fr. pour des v~tements deMriores et des bagues perdues. Ces objets perdus ou deteriores l'epresen- taient une valeur d'au moins 150 fr., au dire des deux demandeurs susnommes, mais ceux-ci n'ont demande que 100 fr., pour tenir compte du fait que la defunte avait encore une Mritiere, sa seeur dame Walter, laquelle n'est pas intel'- venue au proces. Enfin Rose Pouly reclame ä. titre personnel, fondee aussi sur l'art. 8 susvisee, le paiement de 250 fr. pour la perte et l'avarie de divers objets lui appartenant, que Louise Bärtschi avait avec elle lor!!! de l'accident, et qui furent perdus ou avaries ensuite de celni-ci. Les CFF, par l'intermediaire de leur conseil, l'avocat Gaudard a Vevey, souleverent d'abord la question de la competence du Tribunal cantonal vaudois, par le motif que trois d'entre les reclamations formulees n'atteignaient pas le chiffre de 2000 fr.; au fond, les CFF ont conclu a liberation des fins de la demande, savoir, a) des conclusions fondees sur l'art. 5 al. 2 de la loi fed. de 1875, par le motif que la victime n'etait pas obligee a entretenir les demandeurs et que, d'ailleurs, aucun dommage n'etait etabli; b) des conclu- sions formulees en application de l'art. 7 ibid., par la raison que seules les personnes en droit de reclamer en vertu de l'art. 5 etaient autorisees a emettre une pretention basee sur l'art. 7, et que d'ailleurs aucune negligence grave n'est eta- blie a la charge de l' entreprise; c) enfin les CFF ont oppose aUX reclamations en application de l'art. 8, par le motif que les objets qu'on avait- retrouves auraient ete restitues aux parents de la defunte. Il resulte du proces-verbal d'audience de la Cour civile du 220 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. 12 janvier 1906 que les CFF ont renonce a l'exception d'incompetence de la dite Cour, soulevee par eux dans leur reponse. En consequence la Cour cantonale est entree en matiere sur toutes les demandes; dans son jugement elle a declare que les demandeurs n'etaient point autorises a faire valoir des pretentions en application de l'art. 5 al. 2 de la loi, attendu que l'indemnite due de ce chef en cas de deces ne peut ~tre reclamee que par les personnes a l'entretien desquelles la victime de l'accident etait obligee, et qu'aux termes du droit bernois, applicable en ce qui concerne la defunte, originaire de Sumiswald, celle-ci n'etait pas legale- ment tenue ä. l'entretien des demandeurs. Le jugement de la Cour reconnaît ensuite l'existence a la charge des CFF de la negligence grave prevue a l'art. 7 de la loi, mais les recla- mations fondees sur cet article n'en firent pas moins ecar- tees, par le motif que seules les personnes autorisees ä. agir en vertu de l'art. 5 avaient droit ä. etre indemniees en appli- cation du dit art. 7. En revanche le jugement a admis le bien fonde pour le montant de 100 fr. des conclusions d'Edouard et de Rosa Bärtschi en tant que basees sur l'art. 8, et relatives aux bagues perdues et aux v~tements endom- mages; il a admis egalement la reclamation de 250 fr. for- mulee par Rose Pouly pour effets perdus et avaries. Le dis- positif du jugement de la Cour civile du 24 janvier 1906 est de la teneur suivante : I. Les conclusions des demandeurs sont repoussees en tant que fondees sur les art. 5 et 7 de la loi fed. du 1 er juillet 1875; Edouard et Rosa Bärtschi et Rose Pouly etant, sur le terrain de l'art. 8 de la loi, toutefois reconnus creanciers de la defenderesse : Les deux premiers, de . Fr. 100 La derniere, de . :. 250 II. Dans cette mesure, les conclusions liberatoires des

chemins de fer federaux sont admises. Ce dispositif fut communique aux parties le 24 janvier 1906. Le 12 fevrier, les demandeurs, representes par leur fonde de pouvoirs, deposerent une declaration de recours en r. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 221 reforme contre le dit jugement, en concluant: « a ce que le jugement dont est recours etant maintenu quant aux indem- nites qu'il alloue en application de l'art. 5 de la loi federale de 1875, il soit reforme en ce sens que, l'art. 7 etant de- clare applicable, il soit alloue en outre aux demandeurs une indemnite de 6700 fr., savoir 1000 fr. a Edouard et Rosa Bärtschi (chacun), 3200 fr. a Sophie Pouly et 1500 fr. ä. Rose Pouly. ~ Le 22 fevrier 1906, l'avocat G., a Vevey, au nom des CFF, a interjete contre le m~me jugement un recours par voie de jonction tendant a ce que la partie defenderesse soit liberee du paiement a Edouard et Rosa Bärtschi de leur part (2/3) au prix de deux bagues estimees 50 fr., ces bagues ayant ete restituees. Subsidiairement, et pour le cas Oll le Tribunal federal estimerait que les demandeul'8 ont qualite aux termes de la loi, pour reclamer des dommages-inter~ts en application de l'art. 7, les CFF concluent a ce que le ju- gement soit reforme en ce sens qu'il n'y a pas negligence grave etablie contre l'entreprise de transport et que m~me dans cette eventualite, le dit art. 7 de la loi federale du 1 er juillet 1875 n'est pas applicable. Dans leurs plaidoiries de ce jour, les parties ont repris les conclusions de le.urs recours respectifs. Statuant SUT ces laits et considemnt en dl'Oit: 1. En ce qui concerne la recevabilite du recours en l'e- forme, l'on peut se demander si la condition posee a l'art. 59 OJF est remplie, condition portant que le recours en re- forme n'est recevable que si l'objet du litige, d'apres les conclusions formulees par les parties dans leur demande et reponse devant la premiere instance cantonale, atteint une valeur d'au moins 2000 fr., - et si la procedure devant le Tribunal federal doit avoir lieu, en l'espece, dans la forme orale ou dans la forme ecrite (meme loi, art. 67). La demande portait sur une somme de 7250 fr., reduite plus tard a 7050 fr., et contestee entierement dans la reponse. Mais cette somme se composait des reclamations de quatre demandeurs differents, dont une seule, celle de 222 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. Dlle Sophie Pouly, est superieure a 2000 fr. i Ia pretention de dite Dlle Pouly comprend en outre deux postes qui diffe- rent quant a leur base juridique (art. 5 et art. 7 de Ia loi de 1875 sur la responsabilite civile des chemins de fer) et dont aucun n'atteint Ia somme de 2000 fr. Les pretentions des autres demandeurs comprennent egalement divers chefs de demande bases, les uns sur l'art. 7, les autres sur l'art. 8 de la predite loi et qui n'atteignent pas non plus la somme de 2000 fr. Neanmoins le recours en reforme est recevable, et ce dans Ia forme de Ia procedure orale, attendu que tous les chefs doivent etre additionnes pour determiner Ia valeur de l'objet litigieux, dans le sens des art. 59 et 67 OJF. Oela resulte de Ia disposition de l'art. 60, 1 er alinea, de Ia meme loi, portant que «les divers chefs de conclusions formes par le demandeur ou par des consorts sont additionnes, meme lorsqu'ils portent sur des objets distincts, pourvu qu'ils ne s'excluent pas reciproquement.» Oette disposition est appli- eable dans tous les cas Oll un demandeur fait valoir plusieurs pretentions, meme distinctes quant a leur base juridique, dans la meme demande, ou lorsque plusieurs demandeurs intro- duisent simultanement des actions analogues, pourvu que Ies dites causes aient ete instruites et jugees en meme temps devant Ies instances cantonales, ce qui a ete le cas en l'espece. 2. Le recours par voie de jonction forme par Ies CFF defendeurs n'a pas ete expressement maintenu a l'audience de ce jour. Il devrait du reste etre ecarte comme non fonde. L'instance cantonale, en effet, a pose en fait que Louise Bärtschi portait au moment de l'accident deux bagues d'or, et que ces bagues n'ont pas ete retrouvees. Le Tribunal fe- deral est IM par ces constatations, ä moins qu'elles ne repo- sent sur une erreur

de droit ou ne soient en contradiction avec les pieces du proces. Au premier de ces points de vue, on peut se demander si l'instance cantonale n'a pas fait erreur en imposant aux defendeurs la preuve du fait que les bagues en question ont ete restituees a qui de droit. En effet, conformement aux regles generales de la procedure, il faudrait admettre que c'est a celui qui fait valoir une pretention I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 223 basee sur l'art. 8 al. 1^{er} de la loi de 1875, a prouver non seulement que la victime d'un accident avait sous sa garde les objets pour lesquels une indemnité est reclamee, mais aussi que ces objets ont ete perdus ou detruits ou avaries. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une reclamation pour objets perdus, il faut considerer que cette perte ne peut pas, hormis des cas fort rares, etre prouvee directement, et que la responsabilite du chemin de fer repose sur une certaine obligation de garde concernant les objets que la victime de l'accident portait sur elle. Ces considerations amènent a conclure que, dans le cas Oll la victime n'avait plus, par le fait de l'accident, la garde de ces objets, et Oll celle-ci n'a pas ete assumee par des tiers, c'est a la compagnie de chemin de fer de s'en occuper, et, cas échéant, de prouver que les dits objets n'ont pas ete perdus. Telle etait bien la situation dans l'espece actuelle Louise Bärtschi ayant perdu la vie lors de l'accident. Or, d'après l'instance cantonale, dont la constatation sur ce point n'est nullement en contradiction avec les pieces du dossier, cette preuve n'a pas ete faite. Il est vrai que d'après la correspondance produite par les defendeurs et relative a ce sujet, les objets trouves sur la defunte Louise Bärtschi ont ete remis au comte de Blumenthal, qui habitait, a Montreux, la meme villa que la comtesse Zablocka, chez laquelle Louise Bärtschi etait en service. Toutefois, les defendeurs n'ont produit aucun inventaire des objets restitues, qui demonstrerait que les deux bagues dont il s'agit en faisaient partie et la note du chef de gare de Lausanne, en date du 12 decembre 1903, d'après laquelle parmi les objets adresses au chef de gare de Montreux pour etre remis au comte de Blumenthal se trouvaient deux bagues, ne constitue pas une preuve suffisante. En dehors de ces deux bagues, les reclamations basees sur l'art. 8 de la loi ne sont point contestees. 3. Les autres reclamations, soit 1000 fr. a chacun pour Edouard et Rose Bärtschi, frere et sœur de la victime et 1500 fr. pour Rose Pouly et 3200 fr. pour Sophie Pouly, étaient fondees, aux termes de la demande, sur l'art. 7 de la loi de 1875. Les decisions du Bundesgericht als oberster Zivilgericht, loi fed., sauf le poste de 1700 fr. que Rose Pouly reclamait en vertu de l'art. 5 al. 2 de la meme loi. L'instance cantonale a examine les reclamations de tous les demandeurs, aussi au point de vue de l'art. 5 al. 2 precite, mais elles les a toutes ecartees comme non fondees. Dans leur recours en reforme, les demandeurs ont repris leurs conclusions primitives, pour autant qu'elles ne leur avaient pas ete adjugees par l'instance cantonale; et ils concluaient en outre a ce que le jugement cantonal fut reforme en ce sens que l'art. 7 fut declare applicable; dans sa plaidoirie de ce jour, l'avocat des demandeurs n'a pas attaque le jugement de la Cour civile vaudoise pour fausse application de l'art. 5 al. 2 de la loi. Dans cette situation, le tribunal de ceans n'a plus a s'occuper de cette question. D'ailleurs, sur ce point, le prononce du tribunal cantonal devrait etre maintenu. Le droit de demander une indemnité en vertu de l'art. 5 al. 2 de la loi ne compete qu'aux personnes a l'égard desquelles celui qui a ete tue par un accident de chemin de fer avait l'obligation d'entretien; s'il s'agit d'une obligation legale, c'est le droit du pays d'origine du defunt qui est applicable, c'est-a-dire, en l'espece, le droit bernois. Se basant sur le § 12 de la loi bernoise du 1^{er} juillet 1857 sur l'assistance publique, réglant la charge de l'entretien, le tribunal cantonal a admis qu'une telle obligation n'existait pas, pour la defunte, envers les demandeurs. La loi bernoise du 1^{er} juillet 1857 a ete abrogee et remplacee par celle du 28

no- vembre 1897, qui, dans son art. 14, interprete authentique- ment par l'arrete du grand conseil du 13 mars 1900, a etendu aux freres et Sffiurs l'obligation d'entretien, en cas d'indigenee. La question de savoir si le tribunal de ceans serait en droit de corriger l'erreur commise a eet egard par le tribunal cantonal est douteuse; toutefois, meme s'il fallait se prononcer pour l'affirmative, l'On n'arriverait pas a une conclusion autre que la cour cantonale. En effet les circons- tances de fait ne sont pas telles qu'on pourrait attribuer une valeur reelle a l'obligation de Louise Bärtschi d'entretenir son frere et sa Sffiur; en particulier, leur indigence n'a pas ete demontree. I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. No 33. 225- 4. L'instance cantonale a ecarte les reclamations fondees sur l'art. 7, par le motif que le benefice de cet article ne peut etre accorde qu'aux seules personnes ayant droit a une indemnite en vertu de l'art. 5, et que les «parents» mentionnes a l'art. 7 ne sont autres que les ayants droit a l'ac- tion de l'art. 5 al. 2. Comme, pour le cas Oll cette question prejudicielle rela- tive a la qualite des demandeurs pour agir' devrait etre reso- lue dans le meme sens que l'a fait la cour civile, il serait superflu de rechercher s'il y a eu negligence grave, il convient d'examiner d'abord la question preliminaire sus-indiquee. L'instance cantonale appuie son opinion surtout sur la na- ture de l'indemnite prevue a l'art. 7, laquelle apparaitrait comme une indemnite dans un sens plus large, permettant de tenir compte d'autres facteurs que des (Hements ele dom- mage des art. 5 et 8 et elle se refere pour cela a l'arret du Tribunal federal dans la cause Stricker c. VSB, Rec. off. vol. 8 p. 806 consid. 8; suivant la cour civile, « il existait" sous l'empire de la loi du 1 er juillet 1815, seule applicable en l'espece aetuelle, une correlation de texte etroite entre les art. 5 et 7, s'agissant des personnes ayant droit a l'action en indemnite, en ce sens que le supplement accorde par l'art. 7 s'appliquait aux parents de celui qui a ete tue, et visait une somme equitablement fixee, independamment de l'indemnite pour le prejudice pecuniaire demontre. Sur ce terrain du rapprochement de ces deux textes, il n'est pas possible, litteralement, de soutenir qu'il s'agirait de deux categories de beneficiaires, l'une, plus etroite, se renfermant dans les ayants droit de l'art. 5, et la seconde, plus etendue, visant les parents de la victime dans le sens le plus large de ce mot; le legislateur de 1875, en parlant de la somme qui pouvait etre equitablement allouee, suivant la faculte laissee au juge par l'art. 7 et en ajoutant ces mots «independamment de l'indemnite pour le prejudice pecuniaire demontre» a certainement entendu se referer a la categorie des benefi- ciaires de l'indemnite resultant de ce prejudice materiel eprouve, soit des ayants droit a l'action de l'art. 5 al. 2 de la loi; le droit a cette derniere action n'appartenant qu'aux. 226 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. personnes que le defunt etait legalement tenu d'entretenir, et qui seules, sur le terrain du droit de famille regissant exclusivement le cas, subissent juridiquement un prejudice, on ne saurait comprendre que le legislateur ait voulu, ainsi que le pretendent les demandeurs, accorder un droit plus etendu «a des parents» qui ne peuvent se reclamer, a l'egard de la compagnie de transport, que d'un pretendu tort moral, constituant un prejudice de nature ideale a la suite de la mort de la victime d'un accident de chemin de fer; au reste, toute autre interpretation du mot «parent» de l'art. 7 de la loi de 1875 conduirait a cette consequence extraordinaire d'accorder le droit a l'action en reparation du tort moral a toute personne faisant partie de la famille, qu'il s'agisse par exemple d'un collateral eloigne ou d'un parent a un degre encore moins rapproche du defunt ». La cour civile eite, comme fournissant des arguments a l'appui de sa these, les messages du Conseil federal concernant la loi sur la res- ponsabilite des entreprises de chemins de fer de 1875, et la loi nouvelle du 28 mars 1905 sur la m~me matiere. La maniere de voir de l'instance cantonale sur ce point est toutefois erronee: Tout

d'abord il convient de rappeler que la loi fédérale, en réglant la responsabilité des entreprises de transport en cas d'accidents entraînant mort d'homme ou lésions corporelles, a toujours en vue le côté positif de cette matière : les art. fondamentaux, 1 et 2, de la dite loi, de même que l'art. 8, se bornent en effet à statuer que les entreprises de transport sont responsables pour le dommage causé par les accidents ayant entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, ainsi que, dans certaines conditions déterminées, en suite de perte, de destruction ou d'avalie d'objets, mais ces dispositions ne font aucune mention de l'ayant droit ; elles partent sans doute de l'idée que toute personne qui a souffert un dommage dans les dites conditions peut ouvrir action à l'entreprise de transport. L'art. 5 n'a pas non plus l'intention de circonscrire directement le cercle des ayants droit à l'indemnité, mais seulement de déterminer d'une manière I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 227 plus précise quel dommage doit être réparé, ce qui permet à la vérité de conclure indirectement quel est l'ayant droit à l'indemnité. L'alinéa 2 de cet article, sans doute, contrairement aux al. 1 et 3, est rédigé de telle façon que l'ayant droit, comme sujet de la phrase, figure en vedette au premier plan, mais cependant dans une forme qui démontre qu'ici aussi on a voulu régler la responsabilité en indemnité, et non point résoudre, d'une manière directe, ce qui a trait à la question de la qualité pour agir (légitimation active). Déjà cette considération permet de conclure que la délimitation du cercle des personnes autorisées à réclamer en vertu de l'art. 5 al. 2 ne se rapporte qu'à ces réclamations, et non point à celles dérivant des al. 1 et 3 du dit article, ou de l'art. 8. Dans ces conditions elle ne pourrait être décisive en ce qui concerne la question de la qualité pour agir en vertu de l'art. 7, que si la lettre, ou le sens et le but de cette disposition imposaient avec nécessité une semblable interprétation; or tel n'est point le cas. L'art. 7 énumère, contrairement à l'art. 5, directement les personnes auxquelles il peut être allouée une somme équitablement fixée, dans le cas de dol ou de négligence grave, établi contre l'entreprise de transport: ces personnes sont le blessé ou les parents de celui qui a été tué. L'article ne dit pas, par exemple, que les personnes en droit de recevoir une indemnité en vertu des autres dispositions de la loi peuvent réclamer en outre, dans les conditions indiquées, une somme équitable, mais ce droit est attribué expressément au blessé et aux parents de celui qui a été tué. Cette expression ne se retrouve nulle part ailleurs dans la loi, et en particulier pas dans l'art. 5 al. 2, qui parle de « celui dont l'entretien était, au moment de la mort, à la charge de la personne tuée ». Ces expressions ne sont nullement synonymes; le principe de l'obligation d'entretien ne se lie ni à la notion de « parents » ni surtout à celle de famille, dans le sens d'« Angehörige ». C'est d'ailleurs avec raison que le cercle des ayants droit a été tracé autrement, dans l'art. 7, que dans l'art. 5; ce dernier, au point de vue du résultat 228 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinanz. visé par l'art. 7, serait à la fois trop large et trop restreint: trop large, en ce sens qu'en matière de réclamation de frais funéraires et peut-être de frais de guérison, ainsi que de prétentions dérivant de l'art. 8, il se peut que, dans certaines circonstances, des personnes tout à fait étrangères au blessé ou au tué soient mises au bénéfice d'une indemnité, - trop restreint, parce que souvent les conséquences de l'accident se font douloureusement sentir, non seulement au blessé et aux parents à l'égard desquels la personne tuée avait une obligation légale d'entretien, mais encore à d'autres personnes. En restreignant le droit à une indemnité aux individus qui avaient droit à des aliments de la part de celui qui a été tué, l'on méconnaîtrait certainement la pensée qui a inspiré l'art. 7; celle-ci consiste en ce que dans certaines circonstances, il puisse être réclamée une indemnité du chef d'autres dommages que ceux uniquement pécuniaires, en particulier pour des dommages de nature

idéale, et ce comme une sorte de satisfaction donnée au blessé ou aux parents de celui qui a été tué, pour les inconvénients, non susceptibles d'évaluation, soufferts par eux à la suite de la blessure reçue, ou de la mort de la victime. La nature de cette prétention exige aussi le règlement autonome de la question de la qualité pour agir. L'instance cantonale estime pouvoir déduire l'identité, - pourtant exclue par la rédaction différente des textes, - des parents et des ayants droit de l'art. 5 al. 21 des termes « indépendamment de l'indemnité pour le préjudice pécuniaire démontre », qui terminent l'art. 7. Toutefois ces mots, vu leur teneur et la place qu'ils occupent, ne déterminent ou ne restreignent aucunement le cercle des personnes en droit d'être indemnisées en vertu de l'art. 7, mais ils n'ont trait qu'à l'objet de la prestation, et visent à caractériser la réclamation comme telle. Il en serait autrement si l'on devait considérer comme décisif le terme « démontre » et s'il fallait admettre que, dans le cas de l'art. 7, il n'est point nécessaire qu'un dommage soit prouvé, mais qu'il suffit que son existence soit rendue plausible. Toutefois une semblable interprétation, qui ne serait d'ailleurs point juridiquement I. *Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen*. N° 33. 229 apparaît comme tout à fait exclue, si l'on considère la teneur de l'art. 7 dans son ensemble, et notamment l'expression: q; une somme équitablement Mee ~. Cette expression est employée en opposition à celle d'indemnité pour le préjudice pécuniaire démontre, et non comme si elle lui était synonyme à la seule différence près qu'il s'agit, ici, du préjudice démontre et, là, d'un dommage matériel non démontre. La circonstance que, dans l'éventualité d'une semblable interprétation le mot « démontre » peut paraître superflu, n'est pas de nature à rien changer à ce qui vient d'être dit, attendu que des pleonasmes se rencontrent parfois aussi dans la rédaction des lois. L'arrêt du Tribunal fédéral dans la cause *Stricker c/ VSB* ne s'occupe nullement de la détermination des personnes autorisées à réclamer, mais seulement de la question de la nature de l'indemnité, soit de la somme équitable, et il n'est pas permis de déduire de cet arrêt quoi que ce soit en ce qui touche la question de la qualité pour agir. L'instance cantonale renvoie aussi aux messages du Conseil fédéral relatifs à la loi précédente (de 1875) et à la loi actuellement en vigueur sur la responsabilité des chemins de fer. L'on ne voit pas toutefois comment il pourrait en résulter un argument à l'appui de l'opinion exprimée par la cour civile. C'est plutôt le contraire qui doit ressortir de l'examen des dits messages. En ce qui concerne l'art. 7 de la loi de 1875, correspondant à l'art. 6 du projet du Conseil fédéral, le Message du 27 mai 1874 (v. FF 1874 vol. 1 p. 915 et 916), s'exprime comme suit: « L'art. 6 est nouveau. Le principe exprimé dans cet article qu'en cas de dol ou de négligence grave, il peut être alloué au lésé ou aux ayants droit de celui qui a été tué une somme d'argent raisonnable, indépendamment du dommage qui leur est dû pour les pertes pécuniaires qu'ils n'ont pas prouvé avoir subies, repose sur des considérations d'équité et se trouvait sanctionné déjà dans plusieurs lois cantonales (voir Code zuricois, art. 1844 et 1845); il devait trouver sa justification ici, parce que nous n'avons pas adopté le 230 A. *Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsstanz*. principe de la loi allemande (§ 9) qui statue que tous autres droits de la partie lésée demeurent réservés; » La Commission du Conseil des Etats, dans son rapport du 18 septembre 1874, présente de son côté, sur le point dont il s'agit (art. 6 du projet), les considérations ci-après: « La Commission n'a pas adhéré à la demande des compagnies de chemins de fer, tendant à faire complètement abstraction de ces dispositions (des art. 6, 7 et 9 du projet), parce qu'elles iraient trop loin ou seraient arbitraires; elle pense au contraire qu'il est bon de les maintenir. Comme le prescrit la loi zuricoise, art. 1844 et 1845, en cas de mort causée par dol ou par faute grave, on doit pouvoir réclamer une indemnité en faveur de la famille, quelle que soit d'ailleurs

l'importance de la fortune laissée par le défunt, et en cas de blessures corporelles on doit pouvoir imposer une amende, soit une indemnité proportionnée au cas. La question de l'indemnité, pour les cas où un individu a été estropié, a aussi été débattue dans le sein de la Commission, mais elle a été résolue dans un sens différent que dans la loi zuricoise, dont l'art. 1845 admet une indemnité analogue. Le point de vue romain, d'après lequel la vie est un bien dont la valeur ne peut être déterminée en monnaie, et par conséquent ne peut offrir l'occasion d'un dédommagement pécuniaire, a prévalu dans la Commission. » (V. FF 1874 vol. 2 p. 915.) Il suit de là, d'une part, que la disposition dont il s'agit n'a pas seulement pour but d'aggraver la responsabilité en ce qui concerne le montant de l'indemnité, et d'instituer une indemnité supplémentaire, mais qu'il est question au contraire d'un autre genre de réclamations, qui ont été admises ensuite de considérations d'équité, et qui doivent remplacer les prétentions existant en droit commun concurremment avec les réclamations ensuite de responsabilité on n'a pas cru devoir réserver, comme l'a fait le droit allemand, ces prétentions de droit commun, parce que le législateur suisse a voulu régler d'une manière complète et uniforme tout ce qui a trait à la responsabilité des compagnies de transport. D'autre I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 231 part il résulte des passages susrelatés que le législateur fédéral s'est rattaché, à cet égard, aux principes formulés dans le Code civil zuricois, dont l'art. 1844 al. 1 disposait: «Ist die Tödtung mit Vorsatz oder aus grober Fahrlässigkeit verübt worden, so wird die Entschädigung an die Familie abgesehen von der Grösse der Verlassenschaft bestimmt und ist auch eine zu Verlust gekommene Lebensversicherungsanstalt berechtigt, Entschädigung zu fordern. » Tandis, ainsi, que l'art. 1843 du même Code admet, d'une manière analogue à l'art. 5 al. 2 de la loi fédérale, un droit de réclamer une indemnité à la suite de la suppression de l'obligation d'entretien, - l'art. 1844 va plus loin et accorde aussi ce droit, même lorsque la succession du défunt est suffisante pour assurer l'entretien convenable de la famille. Cela prouve également que l'on a affaire ici à une prétention d'une autre espèce, et bien qu'en droit zuricois le cercle des ayants droit soit le même, il convient pourtant de considérer que l'art. 1843 énumère comme ayants droit, non point les personnes ayant droit à des aliments, ou les membres de la famille entretenus ou recevant des secours, mais bien la veuve, les enfants, les ascendants, les frères et sœurs, eu égard à l'entretien qui leur a été enlevé du fait de la mort accidentelle, et qu'il se peut que ces mêmes personnes, même si elles ne peuvent fonder une réclamation sur l'art. 1843, puissent en faire valoir une du chef de l'art. 1844. La loi fédérale nouvelle exprime cette manière de voir plus clairement encore si possible. Dans le texte français, l'expression « parents » est remplacée par celle de « famille » pour rendre plus exactement le terme de « Angehörige » du texte allemand. Dans son message, le Conseil fédéral s'exprime sur ce point de la manière suivante : « Nous avons renoncé à fournir une définition du terme « famille » (Angehörige), d'abord parce que le Code des obligations n'en donne pas et, ensuite, parce qu'une définition légale pourrait limiter à l'excès le cercle des personnes fondées à ouvrir une action. En effet, on peut imaginer des cas où les circonstances seraient telles que les personnes qui 232 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsstanz. n'auraient avec le défunt aucun rapport de parenté ou d'adoption, apparaîtraient comme faisant partie de sa famille. » (V. FF 1901, vol. 2, p. 888 et 889.) Ce passage non seulement ne contient rien d'où l'on pourrait conclure que les personnes fondées à ouvrir une action en vertu de l'art. 7 sont les mêmes qu'en application de l'art. 5, mais encore il laisse au juge le soin de déterminer, dans chaque cas particulier, la notion de « famille » (Angehörige). À cet effet, on a choisi cette expression très large, afin de pouvoir y faire rentrer, dans

certaines circonstances, même des non-parents. Le rapport entre l'art. 5 al. 2 et l'art. 7 de la Loi sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer présente de l'analogie avec celui qui existe entre les art. 52 et 54 CO. ür, en ce qui concerne le CO, la notion de «famille de la victime» telle qu'elle figure à l'art. 54 doit être interprétée d'une manière autonome, indépendante de l'art. 52 (comp. Hafner-Commentaire, note 2, à l'art. 52, et note 3 à l'art. 54; im outre Rec. off. vol. 18, p. 398 et suiv.). De même, dans le domaine de la responsabilité des chemins de fer, la jurisprudence a accordé le droit d'action fondé sur l'art. 7 à d'autres personnes qu'à celles auxquelles ce droit appartenait, en vertu de l'art. 5 al. 2. (Comp. par ex. Rec. off. vol. 21, p. 127, vol. 22, p. 760. V. aussi si Zeerleder¹, Haftpflicht, p. 73.) »

Il suit de ce qui précède que la question de savoir qui est en droit de faire valoir une prétention vis-à-vis de la compagnie de transports, doit être résolue d'une manière indépendante, sans égard à l'art. 5. La solution résulte, d'une part, de la notion de «parents» (Angehörige), et, d'autre part, de la nature et du but de la prétention, tels qu'ils résultent des dispositions de l'art. 7 précité. La notion de «parents» (Angehörige) comprend, en soi, toutes les personnes qui appartiennent à la même famille. Sous cette appellation, l'on ne range pas uniquement les parents aptes à succéder, ou ceux qui se doivent réciproquement des aliments, mais aussi ceux qui se considèrent ou sont envisagés comme membres de la famille. Toutefois, la I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. L'usage de la volonté du législateur ne peut être d'autoriser tous les parents (Angehörige), jusqu'aux degrés les plus éloignés, à former des demandes en indemnité, en vertu de l'art. 7 de la loi de 1875; pour cela, une autre condition doit se trouver réalisée. Cette condition ne consiste pas dans un degré déterminé de proximité de la parenté, mais dans l'existence, en fait, de rapports familiaux. C'est seulement dans le cas où la parenté était encore une réalité effective dans la vie, que la dissolution de ce lien par la mort peut être douloureusement ressentie, et que, par ce motif, le fait du décès peut donner lieu à une action en indemnité. Le droit d'un parent à une indemnité dépend ainsi des circonstances de chaque cas. Or, comme tous les demandeurs étaient des parents de la défunte Louise Bärtschi, il ne reste plus qu'à rechercher si les rapports qu'ils entretenaient en fait avec celle-ci, étaient tels, qu'il y a lieu d'admettre que les dits demandeurs ont été atteints par le décès de leur dite parente. En ce qui concerne Rosa Bärtschi, l'instance cantonale a constaté qu'elle est placée comme domestique en France, avec un gage mensuel de 30 fr.; quant à ses rapports avec sa sœur défunte, il résulte du dossier que celle-ci lui aurait fait cadeau d'objets d'habillement et qu'elle l'a soignée à Paris, lors d'une maladie. Les relations de parenté n'étaient ainsi point rompues, et il se justifie de dire que Rosa Bärtschi a été personnellement touchée par le fait du décès de sa sœur, bien que l'effet de cette atteinte ne paraisse pas avoir été considérable. Il en est de même relativement au frère Edouard Bärtschi, lequel est marié, père de deux enfants et gagne un salaire quotidien de 4 fr. La défunte lui a aussi fait de temps en temps des cadeaux, et lui a envoyé des vêtements usagés pour ses enfants. Ici encore, les relations de famille n'avaient pas cessé et la mort de Louise Bärtschi s'est traduite comme une perte au détriment de son frère. En ce qui a trait aux deux tantes, il est établi qu'elles ont élevé la victime, qu'elles l'ont aidée dans son apprentissage, attendu que son père, mort en 1897, était estropié, et AS 3 - II - 1906 16 234 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. que sa mère, décédée en 1896, était malade depuis des années; il est constant, en outre, que la défunte Louise Bärtschi demeurait chez ses tantes lorsqu'elle n'était pas en condition, que ce sont elles qui lui avaient donné son trousseau lorsqu'elle entra pour la première fois en place, et que c'est à sa tante Rose Pouly, alors cuisinière chez la comtesse Zablocka, que la défunte dut d'être engagée par cette dame; que sa tante Sophie

Pouly occupe a Vevey un appartement, dont elle loue occasionnellement une chambre meublee, et que la defunte, qui gagnait 70 fr. par mois outre son entretien et la fourniture de la plus grande partie de ses vetements, consacrait une part considerable de son gage a subvenir aux besoins de sa predee tante, ainsi qu'a ceux d'une petite niece de 4 ans, Renee Waltel', qui vivait chez celle-ci. La defunte Louise Bäertschi avait aussi annonce son intention de quitter prochainement son service et d'entreprendre un petit commerce a Vevey, pour y vivre avec ses deux tantes Pouly, qu'elle avait l'intention de prendre chez elle, et d'aider dans une proportion plus forte que precedemment. Ces tantes avaient ainsi remplace, vis-a-vis de Louise Bäertschi, ses pere et mere predeces; celle-ci remplissait deja a leur egard les devoirs d'une enfant, ce qu'elle declarait vouloir faire a l'avenir dans une mesure plus considerable encore. Il est bien evident que, dans ces circonstances, la mort de Louise Bäertschi devait affecter ses deux tantes, non seulement au point de vue materiel, mais aussi moralement, ce qui leur donne droit a une indemnite: aux termes de l'art. 7 de la loi, souvent citee, de 1875 ; il convient, a cet egard, de remarquer que Sophie Pouly apparait comme plus gravement atteinte que sa sœur Rose. 5. Il faut donc rechercher, en outre, si l'entreprise de transports defenderesse a commis une negligence grave, se trouvant en rapport de causalite avec l'accident. A cet effet, il y a lieu d'examiner les circonstances dans lesquelles la collision du train 26 avec la locomotive 3353 s'est produite. Le jugement de la cour civile constate, a cet egard, ce qui suit, en conformite des pieces du dossier: 1. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 235 La gare de Palezieux est munie d'un appareil d'enclenchement des aiguilles et des signaux, dont le poste unique de commande est loge dans un pavillon situe en dehors du reseau des voies, du cote oppose au batiment aux voyageurs, pas exactement vis-a-vis de celui-ci; la distance de ce pavillon a l'aiguille extreme 1, cote Chexbres, est de 420 metres environ ; le pavillon etait desservi, au moment de l'accident, par l'aiguilleur Steinhauser. Selon l'instruction sur les appareils d'enclenchement, la competence entiere pour ouvrir les signaux de protection en vue de l'entree des trains est entre les mains de l'aiguilleur poste au pavillon (voir art. 20 al. 1 et 2); l'art. 30 de cette instruction indique les signaux a employer par le chef de manœuvres pour demander telle ou telle voie; l'aiguilleur au pavillon, apres avoir place les aiguilles dans la position correspondante a la voie demandee, repond par la repetition du meme signal. Toutefois, lorsqu'il s'agit du signal «la manœuvre doit se garer ~ (trois coups de corne prolonges), c'est l'aiguilleur au pavillon qui en prend l'initiative, parce que c'est lui qui doit veiller a rendre les voies libres pour l'entree des trains; dans ce cas, c'est au chef de manœuvres a donner le signal responsif 0(la manœuvre est garee », et aussi longtemps que cette reponse n'a pas ete donnee, l'aiguilleur ne peut pas avoir la certitude que la manœuvre est reellement garee. Chaque soir, a l'arrivee du train 1056, avait lieu une manœuvre pour la decomposition du dit train et la formation des trains 1252 et 3064; ce train 1056 arrivait a Palezieux a 5 h. 42, les wagons de grande vitesse et les wagons de bestiaux qu'il amenait repartaient avec le train 1252 venant de Payerne et quittant Palezieux a 6 h. 17 m., les wagons de petite vitesse passaient au train 3064 partant de Palezieux a 6 h. 48 m. La voie I sur laquelle est reu le train 1056 a 5 h. 42 m. devait etre degagee, d'apres l'art. 27 al. 2 des Instructions pour le service des manœuvres, 3 minutes avant le passage de l'express 26, Berne-Lausanne, qui traverse sans arret la gare de Palezieux a 5 h. 57 m. Le 21 novembre 1903, c'est la machine D 3/3 3353, mecanicien Ritter, qui avait 236 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinanz. amene a Palezieux le train 1056; il se trouvait encore en gare la locomotive 1639 (mecanicien Thalman), ayant conduit jusqu'a Palezieux un train 3052,

et stationnant vers 6 h. du soir sur la voie VI. La manœuvre de la décomposition du train 1056 s'était déroulée de la façon suivante : Le train 1056, qui était arrivé en gare à l'heure réglementaire, avait double traction. Le chef de manœuvre Hostettler, qui avait à sa disposition trois aiguilleurs de manœuvres et un journalier, envoya d'abord la locomotive double traction, accompagnée de l'aiguilleur Donzallaz, sur la voie II pour traverser la gare et se rendre à la plaque tournante; il partit ensuite avec le train entier au-delà de l'aiguille 1, sur la voie I (voie des trains pairs) dans le but de disloquer le train; les wagons grande vitesse devaient être préparés pour le train 1252, les wagons petite vitesse pour le train 3064, la composition voyageurs pour le train 3057 du lendemain. On avait dételé en deux parties au lieu d'une seule une tranche de huit à neuf wagons qui devait être envoyée sur la voie III; Hostettler les expédia par deux coups de tampon; chacun de ces coups de tampon lui demanda un homme. Il envoya ensuite la composition voyageurs sur la voie V, en la faisant conduire par l'aiguilleur Ducret, qu'il chargea encore, une fois cette tranche garée et arrêtée, de se rendre vers la locomotive 1639 se trouvant sur la voie VI, pour l'amener sur la voie III. Du train 1056, il ne restait plus à manœuvrer qu'un wagon destiné à aller sur la voie III, et Hostettler, se trouvant seul, en fit lui-même la conduite. Mais avant de le faire lancer, il expliqua au mécanicien Ritter (locomotive 3353) qu'une fois ce dernier coup de tampon donné, il devait s'avancer afin de permettre à la locomotive Thalmann (1639) de se rendre depuis la voie VI jusqu'en deçà de l'aiguille 4 pour, de là, pénétrer sur la voie III. La locomotive 3353 était alors entre les aiguilles 3 et 4; la distance entre la pointe de l'aiguille 4 et le piquet de police, placé entre la voie I et la diagonale I/II étant de 57 mètres, elle présentait une longueur suffisante pour les deux locomotives. La locomotive 3353 (Ritter) s'avance alors sur la diagonale I/II • *Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen*. N° 33. 237 jusqu'au cœur du changement de voie, ayant une distance de 20 mètres environ depuis ses tampons d'avant jusqu'à la pointe de l'aiguille 1, et une distance de 26 mètres environ depuis ses tampons d'arrière jusqu'au piquet de police. Elle stationna, d'après la bande tachygraphe, durant deux à trois minutes. C'était l'heure du passage du train express, qui se faisait sur la voie I et qui avait, ce soir-là, un retard de trois minutes. Steinhauser, après avoir entendu le signal du départ du train 26, donné par la station précédente, Oron, venait de donner, comme aiguilleur du pavillon, le signal « la manœuvre doit se garer », mais ce signal ne fut entendu ni par le personnel de la machine 3353, ni par le chef de manœuvre, et ce dernier n'y répondit pas. Malgré cette absence de réponse, l'aiguilleur Steinhauser ouvrit les signaux d'entrée et de sortie de la voie I et donna le passage au train express 26, à un moment où la manœuvre n'était pas garée, la locomotive Ritter stationnant dans la zone dangereuse de la voie I. Le mécanicien Tschopp du train 26, locomotive A 3/5 702 ne vit l'obstacle qui s'opposait à sa marche qu'à une distance d'environ 15 mètres, et aussitôt, il fit fonctionner le frein rapide dont la locomotive 702 était armée, ce qui atténua sensiblement la violence de la collision. De son côté, le mécanicien Ritter de la machine 3353 aperçut, mais également [à une très faible distance, le train 26 fonçait sur lui; il avait la marche en arrière, mais il jugea néanmoins qu'il avait plus de chances de s'échapper en avant; c'est ce qu'il s'efforça de faire, mais sans succès, vu la vitesse encore existante de la marche du train 26, si bien que la locomotive 3353 fut atteinte après avoir seulement avancé de 15 mètres. Les trois agents que les CFF présumaient fautifs, soit l'aiguilleur Steinhauser, le chef de manœuvres Hostettler et le mécanicien Ritter furent immédiatement suspendus provisoirement de leurs fonctions et commis à d'autres occupations. Une enquête pénale fut ouverte par les autorités judiciaires cantonales, sur les causes de l'accident, et elle aboutit au renvoi devant le Tribunal de

police du district 238 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsstanz. d'Oron, en application de l'art. 67, 2, du Code penal federal modifie par l'arrete du 1^{er} juin 1902, des agents Steinhauser, Hostettler et Ritter, comme prevenus d'avoir, dans les circonstances donnees, expose a un danger grave, par suite d'une imprudence ou d'une negligence, la secrete des chemins de fer, plusieurs personnes ayant ete tuees et d'autres grievement blessees. Statuant sur le cas par jugement du 8 juillet 1904, le tribunal nanti declara l'accusation non fondee en ce qui concernait les accuses Hostettler et Ritter, mais la retint par contre comme justifiee contre le prevenu Steinhauser, qu'il condamna a la peine de deux mois d'emprisonnement et aux frais du proces penal. Les Chambres federales ayant ete nanties des lors d'un recours en grace du condamne, actuellement employe des OFF a Renens, elles decidaient, contrairement a un preavis du Conseil federal en date du 10 mars 1905, par 48 voix contre 46, de gracier le requerant. 6. En droit, il y a lieu d'observer d'abord, au point de vue de la procedure, que la cour cantonale a examine la question de la negligence grave librement, et sans egard aux jugements penaux intervenus dans la cause. En effet, le jugement penal intervenu, en matiere d'accident de chemin de fer et touchant les personnes interessees, qu'il soit condemnatoire ou liberatoire, ne saurait prejurer le jugement a rendre, apropos du meme accident, en ce qui concerne les reclamations civiles formulees contre les entrepreneurs, attendu qu'il s'agit de reclamations de nature diverse, qui reposent en partie sur des notions juridiques differentes, et que la fixation des faits a lieu en application de regles de procedure differentes. (V. Rec. off. 18 p. 808; 19 783; 29 II p. 15.) 7. Au fond, il convient de rappeler que la negligence grave (grobe Fahrlässigkeit), dont parle l'art. 7 de la loi consiste dans l'inobservation de la mesure d'attention qu'une administration de chemin de fer, meme pas particulierement soigneuse, a coutume d'apporter dans une circonstance donnee, I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 239 - et dans un grave manquement aux devoirs imposes par la nature des choses, et par sa situation, a une compagnie de transport. (V. Rec. off. 19 p. 199; 28 II p. 209; 30 II p. 489.) L'entreprise est responsable de la faute de ses organes et de ses employes et, dans certains cas, le concours de certaines negligences legeres peut equivaloir a la negligence grave de la part de l'entreprise. (Rec. off. 30 II p. 42.) D'autre part toute contravention a une regle de service ne se caracterise pas comme une negligence grave; c'est le cas seulement lorsque la regle dont il s'agit a pour but immediat et evident de prevenir des accidents et que l'infraction ne trouve pas sa justification dans des circonstances speciales, ou lorsque le peril devait apparaitre comme imminent et necessitait d'une maniere speciale l'observation des mesures de protection prevues. Partant de ce point de vue, le tribunal cantonal a admis a la charge de Steinhauser une faute grave, qui engage la responsabilite des defendeurs. Cette appreciation est pleinement justifiee; en effet: Steinhauser savait que la manœuvre s'excutait depuis la voie I; il avait du placer toutes les aiguilles en vue de la decomposition du train 1056. Il a donne aus si, avec raison, pour degager la voie I, le signal « la manœuvre doit se garer », mais il a ensuite ouvert les signaux de surete (d'entree et de sortie) avant d'avoir recu la reponse. Aussi Steinhauser a-t-il lui meme admis qu'il n'etait pas certain que la voie I fut libre pour le passage de l'express. Cela resulte des termes suivants de sa deposition dans l'enquete penale: « N'ayant pas recu au moyen de la corne le signal « nous sommes gares », et d'autre part, comme on ne m'avait demande que la voie opposee, soit voie II en reponse a mon signal de garez-vous, je n'etais pas sur que tout fut en regle pour le passage du 26, - vu en outre que j'avais olli l'agent Ducret dire au mecanicien Thalmann de ne pas aller trop fort, parce qu'il ne voyait pas Olli se trouvait la machine du 1056. C'est

pour cela que j'ai cru bien faire de repeter le signal par la sonnerie.» Or, les dangers résultant du fait qu'on donne le passage à un train sur une voie, avant de 240 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. s'être assuré qu'une manœuvre empruntant cette voie soit gérée, sont si évidents et devaient sauter tellement aux yeux de chacun, même d'un employé relativement peu soigneux et peu attentif, qu'il était impossible qu'ils échappassent à Steinhauser. Celui-ci, pour se justifier, a allégué que s'il avait considéré la voie I comme libre, alors qu'il n'avait pas reçu en réponse le signal «la manœuvre est gérée», c'était parce que l'usage se serait établi, à Palezieux, de ne pas répondre par ce signal, mais de le remplacer par la demande, au pavillon, de la voie U. Il est à la vérité exact que l'aiguilleur Ducret, dans le but d'amener la machine Thalmann sur la voie UI, avait demandé la voie II par un signal donné par la corne. Toutefois, d'après les constatations de la cour cantonale, il n'est pas vrai qu'il fut d'usage de répondre par la demande de la voie II au moyen de la corne, au signal «la manœuvre doit se garer». Une seule fois quelque chose d'analogue s'était produit, mais dans des circonstances différentes: suivant la déposition de l'aiguilleur Donzallaz, la réponse au signal «la manœuvre doit se garer» avait été donnée par le personnel de manœuvre, et Steinhauser n'avait, malgré ce fait, pas laissé entrer le train 26. Le signal voie II fut donné alors par Donzallaz, et Steinhauser après avoir donné cette voie, avait ouvert le disque au train 26; mais le signal voie II donné par Donzallaz n'était qu'une espèce d'avertissement, et c'est ainsi qu'il avait été compris par Steinhauser. Il est clair que, de ce cas isolé, Steinhauser n'était point autorisé à conclure que le signal voie II remplaçait celui de «manœuvre gérée» et cela d'autant moins que Donzallaz avait fait le même jour une remarque à Steinhauser sur son inattention dans cette circonstance. Le fait qu'il faisait sombre et que le temps était venteux et pluvieux n'excuse pas davantage Steinhauser; bien au contraire, puisqu'il lui était impossible de constater par les yeux si la voie I était libre, il devait d'autant moins négliger d'utiliser le seul moyen de sûreté dont il disposait, et qui consistait à attendre la répétition du signal. De plus, le chef de gare Rossier, se conformant à son devoir, avait encore demandé expressément à Steinhauser, 1. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 241 avant le passage du train 26, si la manœuvre était gérée; Steinhauser l'a répondu par l'affirmative, alors que précisément la question qui venait de lui et l'a posée aurait dû lui rappeler que la chose était au moins douteuse. D'une manière générale il n'existe aucune circonstance de nature à atténuer cette négligence grave. L'on pourrait tout au plus invoquer à cet égard le défaut d'intelligence de Steinhauser ou l'insuffisance chez lui du sentiment de la responsabilité. Et en effet ce n'était pas la première fois que Steinhauser se rendait coupable d'une sérieuse négligence; environ trois semaines avant l'accident, il avait déjà ouvert le disque à un train venant de Beme, alors qu'un autre train, duquel descendaient de nombreux voyageurs, stationnait encore sur la voie d'arrivée; dans cette occasion, une collision ne fut évitée que par la présence d'esprit du chef de gare. L'on peut se demander, dans ces circonstances, si un homme comme Steinhauser était qualifié pour remplir les fonctions, si pleines de responsabilité, de chef du service des aiguilles au pavillon de déclenchement. Mais si le manque d'intelligence et du sentiment de la responsabilité peuvent excuser, dans une certaine mesure, Steinhauser personnellement, l'entreprise ne saurait invoquer ce fait à sa propre décharge. C'est sur elle en effet que retombe la faute. Dans la même mesure qu'il y a eu lieu de disculper Steinhauser par les motifs susindiqués, il faut reconnaître, à la charge des organes supérieurs de l'entreprise, l'existence d'une faute consistant en ce que la dite entreprise avait placé cet employé dans le poste en question et l'y avait maintenu. Par cette considéra-

se trouve liquide le grief formule par les demandeurs a l'adresse des defendeurs, et tire de la pretendue insuffisance technique de Steinhauser. La demande releve une serie d'autres points d'ou il resul- terait a la charge de l'entreprise ou de son personnel une faute impliquant la responsabilite du chemin de fer aux termes de l'art. 7. Comme la gravite de la faute a son im- portance au point de vue de la fl~ation de l'indemnite, il Bchet d'examiner egalement ces autres points. La demande signale d'abord, a cet effet, l'attitude du me- 242 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als ob;li ster Zivilgerichtsinstanz. canicien Ritter. Celui-ci aurait contrevenu aux prescriptions relatives aux piquets de police (art. 22 des Instructions pOUI' le service des manœuvres) ; il se serait engage dans la zone dangereuse du train 26, et ce bien qu'il eut pu se convaincre d'apres la position des aiguilles et des disques que la voie I etait ouverte. En outre il n'aurait pas allume le feu rouge a l'arriere de sa machine (art. 2 al. 2 et 38 al. 2 du Reglement general des signaux). D'apres la constatation, conforme au dossier, de l'instance cantonale, ce dernier grief n'est pas etabli, et il n'est point necessaire d'examiner la question de savoir si l'absence du fanal rouge a l'anier de la machine Ritter au moment de la collision a ete dans nn rapport de causalite avec l'accident. L'art. 22 des Instructions pour le service des manœuvres dispose : « Tout vehicule doit etre gare de telle sorte qu'aucune de ses parties ne depasse la limite marquee par un piquet de police. » Lorsque, momentanement, cette disposition ne peut pas etre observee, le chef de la manœuvre a le devoir de prendre des precautions speciales pour eviter tout choc, notamment en donnant une consigne speciale aux aiguilleurs; il doit prendre ses mesures pour faire lever cet obstacle au plus tOt. » En ce qui a trait au grief tire de l'inobservation de cette disposition, la cour cantonale fait observer avec raison ce qui suit: « Si, en fait, il est etabli que la locomotive conduite par Ritter a stationne sur la diagonale I/II jusqu'au creux du changement de voie, pendant un temps qu'on peut evaluer a 2 ou 3 minutes, à l'heure du passage suivant l'horaire du train ex~ress 26, et depasse ainsi le piquet de police, c'est que le signal de garer la manœuvre ne lui etait point par- venu, que la faculte de l'art. 22 des instructions lui permet- tait ce stationnement en raison de la circonstance que la manœuvre n'etait virtuellement point terminee et que les voies ne se trouvaient ainsi point rendues a la libre circula- tion des trains. » Mais bien que Fon ne se trouve pas en presence d'lme I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 243 contravention positive au reglement, il est pourtant difficile de comprendre pourquoi Ritter s'avan~a avec sa machine au- delà du piquet de police, alors qu'il pouvait faire place a la locomotive Thalmann, sans s'avancer autant. Il savait, ainsi qu'ill'a reconnu lui-meme, qu'un train allait passel' hientöt sur la voie I. Dans cette situation, la pl'udence la plus e16- mentaire lui faisait un devoil' de ne pas se rendre sur la zone qui allait devenir dangercJUse. En tout cas Ritter a manque, a un aut'l'e egard, de l'attention qu'on devait exiger de lui. Lorsqu'il marcha en avant, le semaphore de sortie etait fer- me, et, en outre, les aiguilles 2 et 1 ne se trouvaient pas dans la position normale: elles reliaient les voies II et I, sinon Ritter n'aurait pas pu s'avancer sur la diagonale, en fl'anchissant l'aiguille 2. Pendant que Ritter stationnait a cet endroit, les aiguilles 2 et 1 furent renversees, dans le but de degager la voie I, et le disque d'entree, comme le semaphore de sortie, furent ouverts, ce qui ne pouvait se faire, ensuite du systeme d'enclenchement, avant le renversement des ai- guilles. Or ce n'est qu'à une inattention coupable qu'on peut attribuer le fait que Ritter n'a remarque ni le renversement des deux aiguilles, entre lesquelles il se trouvait, ni l'ouvel'- ture du semaphore, qui etait a peu de distance de lui. L'ins- tance cantonale excuse Ritter, en disant qu'au meme moment il aperc;ut le train 26 fondre sur lui. Cette affirmation de la cour ne peut pas etre exacte; le renversement des aiguilles et

L'ouverture des signaux doivent au contraire avoir eu lieu un certain temps avant que le train 26 n'arrivât au lieu de l'accident. Ces opérations il vaient été exécutées lorsque le chef de gare Rossier s'est informé auprès de Steinhauser si la manœuvre était gérée, c'est-à-dire peu après que le départ du train 26 eût été signalé de la gare d'Oron. De plus le train 26 avait trouvé ouvert le signal d'entrée dans la gare de Palézieux et devait mettre un certain temps à franchir la zone entière de la gare. C'est en vain qu'on objecte que la locomotive de Ritter empêchait celui-ci de voir le sémaphore de sortie; en effet, d'une part, cette excuse n'est pas valable en ce qui concerne les aiguilles, et d'autre part, 244 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinanz. Ritter, lequel se trouvait dans une zone dont le danger pouvait à chaque instant devenir imminent; devait observer le sémaphore, ainsi qu'il le fit d'ailleurs alors qu'il traversa l'aiguille 2. L'entreprise elle-même, dans la lettre de la Direction du 1er arrondissement au procureur-général de la Conédération, en date du 10 mai 1904, reconnaît l'existence d'une faute à la charge de Ritter, en ce sens que celui-ci s'est avancé sans motif dans une zone devenue dangereuse, et qu'il y est resté malgré l'ouverture du sémaphore de sortie, qui devait lui annoncer le prochain passage du train 26. Cette faute ne se caractérise pas toutefois comme grave, attendu que Ritter n'avait pas relié de Hostettler des ordres précis lui indiquant jusqu'où il devait s'avancer, et que ce n'est pas lui qui devait, s'occuper en première ligne du dégagement de la voie I. Mais il n'en devait pas moins, - SU1' - tout vu le mauvais temps qui mettait obstacle à une vue d'ensemble sur la situation, ainsi qu'à la perception nette des signaux, - prêter toute son attention à ce qui se passait; il eût sans doute alors renoncé à s'avancer aussi loin, ou il eût pu s'échapper à temps en arrière. Ritter devait agir avec d'autant plus de circonspection dans cette occurrence que le chef de manœuvres l'avait laissé agir d'une manière autonome. C'est, à un point de vue plus général, incompréhensible que la voie I n'ait pas été rendue libre immédiatement après l'arrivée du train 1056, et que l'on n'ait pas pris la voie II pour base de la décomposition de ce train. Cela s'imposait eu égard à la circonstance qu'il ne restait pas beaucoup de temps entre l'arrivée du train 1056 (5 h. 42 m.) et celui où la voie I devait être libre pour le passage du train 26 (5 h. 54 m.). Cette organisation défectueuse de la manœuvre a été signalée notamment dans le rapport de l'ingénieur du contrôle Rychner, et, depuis, l'exécution de la manœuvre dont il s'agit fut modifiée dans le sens indiqué par ce dernier. Cette mauvaise organisation de la manœuvre se caractérise également comme une faute, pas grave il est vrai, de l'entreprise du chemin de fer. En effet, les administrations I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. No 33, 245 de chemins de fer sont tenues de prendre les mesures générales propres à éviter des accidents ou à diminuer le danger, et lorsqu'il existe plusieurs modes d'exécution de la même manœuvre, il faut choisir celui qui présente le plus de garanties pour la sécurité du personnel et des voyageurs. Il est évident que, dans l'espèce, le mode défectueux d'exécution de la manœuvre est dans un rapport de causalité avec l'accident, attendu qu'un mode plus correct n'eût pas permis à la locomotive Ritter de pénétrer sur la diagonale des voies II et I. En revanche, c'est avec raison que l'instance cantonale s'est refusée à admettre une faute à la charge du chef de manœuvres Hostettler. Cette faute aurait consisté, suivant les demandeurs, en ce qu'il aurait abandonné la machine Ritter, au lieu de rester auprès d'elle, et d'empêcher ainsi qu'elle ne s'avancât jusque sur la diagonale des voies II et I. Par contre, les demandeurs n'ont point imputé à Hostettler, d'avoir détaché en deux parties la tranche de wagons qui devait être poussée sur la voie III, et de s'être privé ainsi d'un des hommes sous ses ordres. Hostettler a répondu, en ce faisant, à des nécessités de service, ainsi qu'il l'a exposé lors de son audition par le juge préposé à l'enquête pénale. Le fait que

Hostettler a accompagné ensuite lui-même le dernier wagon, et qu'il s'est borné à donner à Ritter l'ordre de faire place à la locomotive Thahnann, ne saurait, en présence des circonstances, être considéré comme une faute, attendu que Hostettler ne pouvait pas prévoir que Ritter s'avancerait autant, ni que Steinhäuser donnerait la voie I libre avant d'avoir donné le signal «la manœuvre est gérée». L'on doit néanmoins reconnaître que Hostettler, s'il avait eu un personnel plus nombreux à sa disposition, serait resté auprès de Ritter, qu'il n'aurait pas laissé avancer autant. La pénurie de personnel se trouve ainsi, contrairement à l'opinion de l'instance cantonale, dans UD rapport, seulement indirectement vrai, avec la catastrophe; il y a lieu d'admettre aussi, de ce chef, une faute, bien que peu considérable, 246 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsstanz. de l'entreprise. Il est vrai que la réclamation du 14 novembre 1903, par laquelle Hostettler demandait à être relevé de ses fonctions de chef de manœuvre, paraît avoir eu pour motif, plutôt que le mécontentement momentané que lui causait certains éléments du personnel, que l'excès de responsabilité résultant pour lui de l'insuffisance de celui-ci; en revanche, les lettres du chef de gare Rossier à la direction de l'exploitation, en date des 6 et 9 novembre, font voir clairement que le personnel de la gare, y compris celui chargé du service extérieur, était insuffisant pour assurer le bon fonctionnement du service. Bien que, suivant le rapport Rossier, on se vit contraint de négliger, en première ligne, les branches concernant le service d'ordre, et non celles assurant la sécurité de l'exploitation, il va sans dire que ces dernières devaient souffrir aussi d'un pareil état de choses irrégulier, lequel ne peut trouver son excuse dans le fait que ces inconvénients pouvaient avoir été causés par l'application de la nouvelle loi sur les jours de repos, et par la mise en exploitation de la ligne Palezieux-Chatel. En effet, le personnel devait, en tout état de cause, être assez nombreux pour pouvoir satisfaire à toutes les exigences normales. En revanche, l'éclairage défectueux des aiguilles extérieures ne peut être pris en considération comme UD élément spécial de faute, en corrélation avec l'accident. Il est exact, en fait, que l'endroit où se trouve l'aiguille 1 n'était éclairé que par les lanternes à pétrole des aiguilles. Toutefois, abstraction faite de la question de savoir si cet éclairage renforcé par les falots du personnel de manœuvre, était insuffisant pour s'orienter, ainsi que l'admet l'ingénieur Rychner, on ne voit pas comment un éclairage meilleur pourrait avoir pour conséquence d'éviter l'accident. En ce qui concerne le manque de signaux de manœuvre, destinés à indiquer au personnel des manœuvres quand celles-ci peuvent avoir lieu, et quand il ne doit pas y être procédé, il est vrai que de semblables signaux ont été introduits à Palezieux après l'accident. Mais il n'a été affirmé d'aucune part que de tels signaux auraient été exigés, déjà auparavant. I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 33. 247 vant, par les organes de surveillance, et, d'autre part, l'instance cantonale pose en fait qu'il n'est pas établi que de tels appareils étaient utilisés dans toutes les gares de l'importance de celle de Palezieux. Il ne saurait, des lors, être question, à cet égard, d'une installation défectueuse et fautive. L'attitude de l'aiguilleur Ducret n'a pas été critiquée par les demandeurs, mais bien par l'ingénieur du contrôle Rychner, au rapport duquel la demande renvoie; Ducret, aux termes de ce rapport, n'aurait eu aucun motif de demander la voie II. Cette observation est juste, mais la demande de Ducret fut faite par excès de zèle, et sans qu'il put prévoir que son signal aurait pour conséquence de faire ouvrir la voie I au train 26. L'on reproche enfin à l'entreprise une composition défectueuse du train 26. L'instance cantonale s'exprime à cet égard de la manière suivante: «Au sujet de la composition prétendue défectueuse du train express 26, les demandeurs disent que le matériel roulant était trop disparate, et qu'en tout cas, on n'eut pas du intercaler une voiture lagère entre des véhicules exceptionnellement

lourds. L'art. 19, chiffre 2, du règlement sur la circulation des trains dispose que «pour la formation des trains express, il faut choisir un matériel convenable, de construction la plus uniforme possible. Les voitures à voyageurs affectées à ces trains doivent être munies de freins automatiques à air comprimé, de bons appareils d'éclairage, et, pendant l'hiver, d'appareils de chauffage à la vapeur. ~ L'ins-truction du procès a établi que le train N° 26, du poids de 209 tonnes, se composait de 10 véhicules avec 28 essieux au total; le poids moyen par véhicule étant de 20,9 tonnes. La voiture N° 2349, placée immédiatement devant une voi-ture allemande, plus grande, a 3 essieux, avait un poids de 20 tonnes, et cette dernière, a 4 essieux, celui de 37 tonnes ; cette différence de poids ne s'est point révélée comme ayant eu une influence sur le sort échu à la voiture N° 2349, laquelle est restée de ses 3 essieux sur les rails, ce qui ne se-rait certainement pas arrivé si l'infériorité de son poids avait été prise en compte. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. joue un rôle déterminant dans l'accident. Des lors, il ne saurait être fait de grief de ce chef par les demandeurs à l'entreprise de transport, défenderesse au procès actuel. » À ces considérations, il convient d'ajouter ce qui suit : Il saute aux yeux que la collision, comme telle, n'aurait pas été évitée au moyen d'une composition différente du train. Les demandeurs prétendent seulement que l'effet de la dite collision eût été autre, que le premier wagon de voyageurs n'aurait pas été télescopé, si le train avait été composé différemment. La solution de cette question devrait, à proprement parler, faire l'objet d'une expertise; il y a lieu toutefois de faire abstraction de ce moyen d'investigation, attendu qu'il n'existe pas de prescriptions positives en cette matière; on sait qu'en présence de la diversité du matériel roulant en Suisse, il n'est pas possible d'éviter de se servir de trains de composition mélangée, et par ce motif, une faute de l'entreprise ne saurait être admise de ce chef. 8. Des considérations qui précèdent, il ressort en résumé ce qui suit: L'aiguilleur Steinhauser a commis une négligence grave en ouvrant au train 26 la voie I de la station de Palezieux, sans être sûr que la manœuvre qui avait emprunté cette voie avait quitté celle-ci. Si Steinhauser n'était pas capable de faire son service, soit par défaut d'intelligence, soit par inconscience de sa responsabilité, ce fait ne pourrait excuser partiellement que cet employé, mais non point l'entreprise, laquelle doit veiller à ce que des fonctions aussi pleines de responsabilité ne soient confiées qu'à des personnes compétentes. Ritter a agi imprudemment en s'avançant sans nécessité avec sa machine, sur une zone de la voie I qu'il savait devoir être bientôt traversée par le train express 26, et en stationnant dans cet endroit dangereux, sans se préoccuper de la position du semaphore de sortie, ni de celle des aiguilles entre lesquelles il se trouvait. Le fait d'avoir utilisé la voie I pour la décomposition du train 1056 dénote une faute d'organisation. Enfin, il y a lieu de blâmer l'insuffisance numérique du personnel de la station, inconvénient qui se I. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. No 33. 249 trouve également en connexion avec l'accident. Ces fautes et négligences viennent s'ajouter à la faute de Steinhauser et aggravent la responsabilité incombant à l'entreprise du chemin de fer. 9. Il va de soi qu'étant données ces circonstances en ce qui touche les défendeurs, il n'existe aucun motif pour ne pas faire application de l'art. 7 de la loi de 1875; d'autre part, la situation des demandeurs est telle, qu'il est équitable de leur accorder une satisfaction. Le montant de celle-ci ne doit pas être fixé trop haut, attendu que le degré de parenté entre eux et la défunte Louise Bärtschi n'était pas le plus rapproché, et que les relations existant entre les demandeurs et la dite victime n'étaient pas très intimes. Il apparaît qu'en allouant 600 fr. chacun au frère et à la sœur de Louise Bärtschi, ainsi qu'à la tante Rose Pouly, et qu'en accordant 1200 fr. à la tante Sophie Pouly, il sera tenu compte des exigences de la justice et

de l'equite. Par ces motifs, Le Tribunal federal prononce: Le recours des demandeurs est declare fonde, et le juge- ment rendu entre parties par la Cour ciYile du canton de Vaud, en date du 24 janvier 1906, est reforme en ce sens que les Chemins de fer federaux, defendeurs, sont tenus de payer, outre les sommes allouees par la dite il1 stance can- tonale, 600 fr. ä. Edouard Bäertschi, 600 fr. aRosa Bäertschi, 600 fr. a Rose Pouly, et 1200 fr. a Sophie Pouly, le tout avec interet a 5 % des le 21 novembre 1903, jour de l'accident. AB 32 II - 1906 17

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