

BGE 32 II 572

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

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_32_II_572

FR: ATF 32 II 572

IT: DTF 32 II 572

Volltext

572 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. U. 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. 75. Arrêt du 1^{er} novembre 1906, dans l'affaire Raymond, dem. et rec., contre Société de transports par voitures automobiles, dem. et rec. Accident survenu au cours d'une course en automobile, exécutée par une entreprise concédée par le Conseil fédéral. - Le Conseil fédéral est autorisé à introduire dans une concession pour une entreprise de transports par automobiles, une clause rendant applicable à la dite entreprise la législation fédérale sur les chemins de fer, notamment sur la responsabilité. - Négligence grave de la part de l'entreprise. - Quote de l'indemnité ; réserve. A. - La Société de transports par voitures automobiles de Neuchâtel, société ayant pour but l'exploitation d'un service public de transport, a obtenu du Département fédéral des postes et des chemins de fer, une concession pour le transport régulier et périodique de voyageurs entre Neuchâtel et Dombresson. L'acte de concession du 11 novembre 1904, stipule à l'art. 5: 4. L'entreprise de transports et son exploitation sont soumises à la surveillance du Département des chemins de fer pendant la durée de la concession et la législation en matière de chemins de fer est applicable à l'entreprise en tant que cette application a sa raison d'être à son égard. » B. - Le 20 juin 1905, le demandeur Henri Raymond, négociant en vins, à Sezanne (France), monta sur une des voitures de la défenderesse pour se rendre à Fenin. Il s'assit aux côtés du conducteur, tandis qu'une dame s'installait à l'intérieur de la voiture. Arrivé à Fenin, soit au point culminant de la course, le conducteur lâcha sa voiture à la troisième vitesse sur la pente qui descend dans la direction de Fenin. L'allure devait être d'environ 30 kilomètres à l'heure, quand, subitement, à quelque 500 mètres du village de Fenin, le conducteur s'aperçut que le volant de direction ne marchait plus. Il coupa le courant et bloqua les freins; mais il était trop tard. Bien que l'allure de la voiture fut considérablement réduite, celle-ci franchit le bord de la route et se coucha sur le flanc; le conducteur et les deux voyageurs furent blessés. Au moment où il s'aperçut que l'automobile allait verser, Henri Raymond sauta sur la route; mais, à cet instant même, la voiture versait. Raymond n'eut pas le temps de se garer, son buste resta dans l'intérieur de la voiture, tandis que ses cuisses et ses reins se trouvaient comprimés entre la machine et le sol. La cause de l'accident ne put être ni découverte, ni expliquée. La voiture n'avait aucun mal et put revenir immédiatement à Neuchâtel sans difficulté aucune, ni incident. La direction, en particulier, fonctionnait parfaitement bien. C. - Un rapport médical du Dr de Quervain et un rapport d'expertise médico-légale du Dr Matthey constatent qu'Henri Raymond a subi une lésion du bassin, une tuméfaction du testicule droit et une lésion de la moelle épinière. Le jugement dont est recours constate que les conséquences de l'accident sont les suivantes: a) une lésion du bassin ayant occasionné une incapacité de travail totale de 44 jours et une

incapacite de travail partielle, soit reduite de 50 %, de 25 jours, mais n'entraînant aucune infirmité permanente; b) une recrudescence d'une ancienne affection tuberculeuse du testicule droit, recrudescence dont la responsabilité n'incombe pas entièrement à l'accident; c) une hémorragie au niveau de la moelle épinière lombaire, dont les conséquences ont presque entièrement disparu, mais n'excluant pas la possibilité de complications ultérieures, de sorte qu'il y a lieu de formuler des réserves de ce chef. 574 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinanz. L'accident du 20 juin 1905, a empêché H. Reymond d'être à la tête de son commerce pendant la saison de la moisson, soit pendant la saison la plus favorable de l'année pour la vente des vins. Il a, de la sorte, été privé d'un gain journalier qui n'est pas inférieur à 30 fr. D. - Par demande du 16 octobre 1905, H. Reymond a conclu à ce qu'il plaise aux tribunaux: I. Condamner la société défenderesse à payer au demandeur la somme de 10180 fr. à titre de dommages et intérêts. II. Réserver conformément à l'art. 6 de la loi sur la responsabilité des chemins de fer du 1^{er} juillet 1875, une révision ultérieure du jugement pour le cas d'aggravation de l'état du blessé. III. Condamner la société défenderesse à payer au demandeur l'intérêt légal de toutes sommes dues par elle et cela dès le jour de la signification de la demande. La société défenderesse a conclu à la libération. Le demandeur a invoqué la concession accordée à la société de transports en date du 11 novembre 1905. À teneur de cette concession, la législation en matière de chemins de fer est applicable à l'entreprise, en tant que cette application a sa raison d'être à son égard. L'accident étant arrivé le 20 juin 1905, et la loi fédérale sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer du 28 mars 1905, n'étant entrée en vigueur que le 1^{er} août 1905, c'est l'ancienne loi sur la matière qui est applicable en l'espèce. Le demandeur a invoqué les articles 2, 3, 5, 6, 7, 11 et 12 de cette loi sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer du 1^{er} juillet 1875, en combinaison avec les articles 7, 8 et 18 de la loi fédérale du 5 avril 1894 sur la régie des postes avec l'arrêté du Conseil fédéral du 14 octobre 1902 et les art. 4 et 5 de la concession. Il a détaillé comme suit le chiffre de l'indemnité réclamée : Incapacité totale de travail, 44 jours à 30 fr. ••• Incapacité de 50 % de travail, 44 jours à 15 fr. Fr. 1320- . . . 660 - A reporter - Fr. 1980 - H. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. NQ 75. 575 Report - Fr. 1980 - Frais de traitement, soins et pharmacie. :& 200 - Diminution dans la capacité de travail inférieure au 50 % jusqu'au jour de la demande et atteinte dans la santé • . :& 8000- Total, Fr. 10180 - La société défenderesse, après avoir contesté la compétence du Tribunal de Neuchâtel pour trancher un litige fondé en droit sur la loi sur la régie des postes et s'être vue débouter de sa prétention, s'est bornée à contester le bien-fondé de la demande et l'applicabilité des dispositions légales invoquées par le demandeur. - À son avis, elle aurait dû être actionnée directement devant le Tribunal fédéral à teneur des dispositions de l'art. 36 de la loi fédérale sur la régie des postes. Suivant elle, également, la loi fédérale ancienne sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer est inapplicable en l'espèce. Il s'agit là, dit-elle, d'une loi spéciale, établissant des règles d'exception, applicable par conséquent aux seules entreprises spécialement désignées. Or, la loi en question ne parle nullement des entreprises de transports par voitures automobiles, tandis que la loi nouvelle de 1905 en parle expressément; elle est donc inapplicable à ces entreprises. - Le fait que le Conseil fédéral a stipulé dans l'acte de concession, article 5, que l'entreprise est soumise à la législation en matière de chemins de fer est inopérant, le Conseil fédéral n'ayant pas les pouvoirs suffisants pour stipuler cela, en l'absence de toute loi. E. - Par jugement du 7 mai 1906, le Tribunal cantonal de Neuchâtel a : 1. Condamné la société de transports par voitures auto-

mobiles a Neuchâtel, ä. payer a Henri Reymond, la somme de 1895 fr. avec interMs au 5 % l'an des le 16 octobre 1905. . d d TI. Fait toutes reserves en faveur de Henn Reymon . es droits pouvant lui competer dans la s~it~ contre Ia soclete dMenderesse pour le cas ou des complicatIOns prevues .resul- teraient de Ia lesion de Ia moelle epiniere subie par Im dans l'accident du 20 juin 1905. 576 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. Le Tribunal cantonal de Neuchatel constate que les entre- prises de transports concessionnees, comme c'est le cas de la societe defenderesse, sur Ia base des dispositions de la loi federale sur la regale des postes, du 5 avril 1894, sans etre des postes proprement dites, s'en rapprochent considerable- ment et qu'il est des lors tres naturel de les soumettre _ autant que faire se peut, - aux dispositions applicables 'aux postes. Or l'art. 18 de la loi sur la regale des postes applique ä. celles-ci la loi sur la responsabilite des entreprises de transport. Donc en declarant les dispositions de la legislation en matiere de chemins de fer applicables a la societe deren- deresse, le Departement federal des postes et des chemins de fer n'a fait, en somme. qu'assimiler cette derniere a la poste. - L'instance cantonale a donc applique en l'espece la loi du 1 er juillet 1875 ; considerant qu'il n' est pas neces- saire a la victime de prouver qu'il y a eu faute, le tribunal a reconnu la societe defenderesse responsable et a etabli le compte du dommage a reparer par elle, comme suit : Incapacite totale de travail du 20 juin au 7 aout, soit 44 jours a 30 fr. par jour. . . Fr. 1320 _ Incapacite de 50 % du 8 aout au 2 sep- tembre, 25 jours ä. 15 fr.. . . . :& 375 Soins medicaux et frais de traitement . :& 200 Total, Fr. 1895 - Vu le fait que la victime a retrouve sa pleine capacite de travail, qu'aucun dol, ni aucune ntlgligence ne peut etre re- proeche a la societe defenderesse, l'accident survenu etant inexplique, le surplus de la demande d'Henri Reymond a ete ecarte; cependant, etant donne que les consequences de la lesion de la mo elle epiniere subie par le demandeur ne peu- :ent pas etre exactement appreciees pour le moment, le Jugement areserve le cas ou des complications ulterieures viendraient a se produire de ce chef. F. - C'est contre ce jugement que les parties ont declare recourir l'une et l'autre en reforme au Tribunal federal. Le demandeur Henri Reymond a conclu a ce qu'il plaise a la Cour: II. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 75. 577 « 10 Reforme l'arret du Tribunal cantonal de Neuchatel ~ du 7 mai 1906, dans le sens des conclusions suivantes : :& 20 Condamner la partie defenderesse a payer au recou- » rant une indemnite de 6895 fr. avec interH legal des le ~ 16 octobre 1905. } } 30 Faire toutes reserves en faveur d'Henri Reymond :& des droits pouvant lui competer dans la suite contre Ia :& societe defenderesse pour le cas ou des complications im- } } prevues resulteraient non seulement de la lesion de la » mo elle, mais aussi de la contusion testiculaire causee par » l'accident du 20 juin 1905. :& Le demandeur estime que c'est a tort que le Tribunal can- tonal n'a pas tenu compte de la tumefaction du testicule droit attribuable a une contusion testiculaire en meme temps qu'a une affection tuberculeuse. En restant meme sur le ter- rain des articles 1 et 5, le recourant estime qu'une indemnite lui est due du chef de cette recrudescence notable de la tubereulose qui s'est jete sur le testicule droit; il fallait, en tous cas, admettre une reserve pour les complications im- prevues pouvant resulter de cette lesion testiculaire; enfin, c'est a tort qu'on n'a pas admis la negligence grave et ap- plique l'art. 7 de la loi. Le recourant etablit comme suit le calcul de l'indemnite qu'il reclame: Chiffre reconnu par le Tribunal cantonal pour dommage immediat . Fr. 1895 - Atteinte dans Ia sante pour localisation de la tubereulose sur le testicule droit. » 5000- Total, Fr. 6895 - La societe defenderesse a, dans son recours, repris ses conclusions en liberation originaires. Stalttant sur ces {aits et considerant en droit : 1. - L'argument essentiel sur lequel la societe defende- resse a appuye ses conclusions liberatoires et fonde son recours est que la loi

federale du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur en cas d'accidents, invoquée par le demandeur et 578 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinanz. appliquée par le tribunal de première instance, serait inapplicable en l'espèce, s'agissant de transports par automobile. La recourante estime que le Conseil fédéral ne pouvait pas déclarer la dite loi applicable à ce nouveau genre de transports et que, par conséquent, l'article 5 de la concession du 11 novembre 1904 ne saurait avoir produit l'effet qu'on prétend lui attribuer. Il importe de remarquer, d'entrée de cause, que la question à juger n'est relative qu'à la responsabilité d'une société de transports concessionnaire en vertu d'un acte spécial et qu'il ne s'agit, par conséquent, pas, en l'espèce, de la responsabilité ensuite d'accident d'automobile en général. Le litige porte uniquement sur le point de savoir si l'on peut, en vertu de la concession du 11 novembre 1904, faire déconler de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, la responsabilité ensuite d'accident de la Société de transports par voitures automobiles à Neuchâtel.

2. - La loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 ne concerne que les chemins de fer et les bateaux à vapeur; cela résulte de son texte même et du fait qu'à l'époque où elle a été promulguée, l'automobilisme n'était pas encore usité comme il rest actuellement. Pour que les dispositions de cette loi spéciale puissent être invoquées contre une entreprise de transports par automobiles, il faut que la sphère d'action de la loi ait été étendue par une autre loi ou par un acte ayant la valeur d'un acte législatif et la même portée. Comme c'est de la concession que le demandeur entend déduire ses droits à invoquer la loi fédérale du 1^{er} juillet 1875, c'est la valeur de cet acte qu'il faut, avant tout, vérifier. Le Tribunal fédéral n'est pas compétent, en regard du principe de la séparation des pouvoirs, pour examiner, au fond, la question de savoir si, en regard de la constitution le Conseil fédéral peut étendre le champ d'application d'une loi, ni s'il peut être investi d'une fonction semblable par l'Assemblée fédérale. Comme juge civil, il n'a qu'à vérifier si le Conseil fédéral a été investi par l'Autorité législative de pouvoirs spéciaux en la matière, et s'il a conditionné la concession accordée dans les limites des compétences à lui attribuées (Conf. Entsch. d. RG in Zivilsachen, t. 24, p. 3).

3. - La loi fédérale sur la régie des postes du 5 avril 1894, dispose ce qui suit : « ART. 7. Le Conseil fédéral peut accorder, contre paiement d'une finance, des concessions d'une durée déterminée pour le transport régulier et périodique de personnes par bateaux à vapeur, voitures, etc., et pour le transport de personnes au moyen d'extrapostes. » « Le Conseil fédéral détermine les conditions auxquelles la concession est subordonnée. » « ART. 8. Les bateaux à vapeur, les voies funiculaires aériennes et les autres entreprises de transport exploitées au moyen de moteurs sont placées sous le contrôle de la Confédération, spécialement en ce qui concerne leurs installations techniques et les conditions d'exploitation. » Par un Arrêté du 14 octobre 1902, concernant le contrôle et les concessions des voies funiculaires aériennes et autres entreprises de transport, le Conseil fédéral a décidé ce qui suit : « Le contrôle des voies funiculaires aériennes et des autres entreprises de transport, l'octroi des concessions de ces entreprises et la fixation des conditions réglementaires attribuées à la Confédération par les articles 7 et 8 de la loi fédérale sur la régie des postes, du 5 avril 1894, sont placés provisoirement dans la compétence du Département fédéral des Postes et des Chemins de fer, division des Chemins de fer. Recours peut être interjeté au Conseil fédéral de toute décision prise en cette matière par le Département. » C'est en se basant expressément sur cet arrêté que le Département fédéral des Postes et des Chemins de fer a accordé à la société recourante, la concession du 11 novembre 1904 « aux conditions spéciales ci-après et sous la

reserve » d'observer strictement les lois fédérales et toutes les autres prescriptions des Autorités fédérales applicables aux entreprises de transport de cette nature. » 580 A, Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz, La SO, de M n'ayant pas interjeté de recours auprès du Conseil fédéral contre la décision prise à son égard par le Département des Postes et des Chemins de fer en ce qui concerne les conditions spéciales de la concession, il y a lieu de considérer cet acte comme sanctionné par le Conseil fédéral et émanant de lui. Cette concession ayant été accordée par l'autorité investie d'un pouvoir spécial à cet effet par l'art. 7 de la loi sur la régie des postes, elle doit donc être envisagée comme l'équivalent d'un acte législatif et les règles qu'elle pose doivent être considérées par le juge, à l'égal de dispositions légales, pour autant qu'elles ne sortent pas du cadre des compétences conférées à l'autorité qui les a posées par délégation. 4. - L'article 5 de la concession dispose que : « L'entreprise, de transports et son exploitation sont soumises à la surveillance du Département des Chemins de fer pendant la durée de la concession, et la législation en matière de chemins de fer est applicable à l'entreprise en tant que cette application a sa raison d'être à son égard. » Or comme la loi du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des chemins de fer fait incontestablement partie de la législation en matière de chemins de fer » et que son application « a sa raison d'être » à l'égard des accidents survenus en cours d'exploitation d'une société de transports par automobiles, l'instance cantonale a déclaré cette loi applicable en l'espèce. Cette solution doit être confirmée. On ne saurait, en effet, contester au Conseil fédéral d'introduire dans la concession une clause analogue, et c'est tout ce que la société défenderesse a prétendu que la compétence accordée par la loi à l'autorité exécutive était purement administrative et que cela était si vrai que l'arrêté du Conseil fédéral du 14 octobre 1902 ne prévoyait que la condition de « conditions réglementaires ». L'article 7 de la loi fédérale sur la régie des postes dit expressément à son second alinéa, que le Conseil fédéral détermine les conditions auxquelles la concession est subordonnée et c'est de cet article que dérive la délégation de pouvoirs. L'arrêté du 11. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 75. 581 14 octobre 1902 a, il est vrai, introduit les termes de « conditions réglementaires », mais cette expression n'a aucune portée décisive. En effet, d'une part, le texte allemand parle de « nähere Bedingungen », c'est-à-dire de « conditions plus détaillées », et d'autre part, rien ne s'oppose à ce que l'autorité exécutive agissant par délégation de pouvoirs, crée le droit par un article de règlement (Conf. RO 32 I 107-108). Au reste, la condition en vertu de laquelle la société a été soumise par le Conseil fédéral à la loi fédérale sur la responsabilité des chemins de fer s'imposait. En effet, la loi sur la régie des postes consacre un monopole en faveur de la Confédération ; les articles 7 et 8 autorisent une dérogation par concession du Conseil fédéral ; mais il est normal et rationnel que les conditions de ces concessions ne créent pas en faveur des concessionnaires une situation plus favorable que celle dans laquelle se trouve la Confédération pour ses propres entreprises de transport. Or, l'art. 18 de cette même loi sur la régie des postes rend les postes fédéraux responsables des dommages causés dans leur exploitation « dans la même mesure que les entreprises de transport (chemins de fer, bateaux à vapeur). » Il semblerait donc contraire à l'esprit même de la loi de contester au Conseil fédéral le droit d'imposer aux concessionnaires d'entreprises de transport, les mêmes conditions que celles qui régissent ses propres entreprises. 5. - La loi fédérale du 1^{er} juillet 1875 étant applicable, le Tribunal cantonal de Neuchâtel a déclaré la société défenderesse responsable de plein droit par le seul fait que l'accident est survenu dans l'exploitation ; ce point doit être considéré comme acquis, la défenderesse

n'ayant pas allégué d'exception légale dans son recours. Le demandeur conclut en revanche à côté et en plus de l'indemnité 1m revenant à raison de l'art. 5 de la loi, à une somme équitablement fixée en vertu de l'art. 7, l'entreprise de transport étant à son avis coupable de dol ou de négligence grave. Le jugement dont est recours constate que l'accident survenu est resté inexpliqué jusqu'à ce jour et qu'aucun dol ni aucune négligence n'ont été établis à la charge de la défenderesse. 582 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. deresse. Ces constatations lient le Tribunal fédéral pour autant qu'elles ne sont pas contraires aux pièces du dossier. Pour justifier sa prétention le demandeur a allégué, en plaidoirie, une série de faits, desquels il prétendrait déduire une faute grave dont sa partie adverse se serait rendue coupable. Mais ces allégations, pour autant qu'elles ont été présentées devant l'instance cantonale et qu'elles ont fait l'objet d'une instruction contradictoire, ne sont nullement prouvées par les pièces du dossier. S'il est établi que les voitures automobiles de la société ont été l'objet de fréquentes réparations, c'est bien plutôt une preuve de sollicitude que de négligence ; si à l'origine le nombre des véhicules était peut-être insuffisant pour l'horaire, ce défaut n'existait plus à l'époque de l'accident. Il résulte des témoignages que le chauffeur qui conduisait la machine, bien que n'ayant peut-être pas fait d'examen spécial, était un conducteur expérimenté et de sang-froid; le demandeur lui-même a reconnu qu'au moment où l'accident s'est produit l'allure n'était pas exagérée. La preuve d'un étourdissement, d'une indisposition du chauffeur, le fait qu'il aurait parié ou fumé, ce qui l'aurait distrait de son service, n'a pas été rapportée. Enfin, le fait que l'accident n'aurait pas été signalé tout de suite à l'autorité compétente ne saurait avoir d'importance en ce qui concerne la cause de l'accident lui-même. C'est donc uniquement en regard des dispositions des art. 5 et 6 de la loi qu'il y a lieu de fixer la quotité de l'indemnité à attribuer à la victime. 6. -- La société défenderesse n'a pas attaqué le calcul mis par le Tribunal cantonal à la base de son jugement, pour justifier l'indemnité de 1895 fr. accordée à la victime. Le demandeur conclut, en revanche, que ce chiffre soit augmenté de 5000 fr. pour atteinte dans la santé par localisation de la tuberculose sur le testicule droit », et qu'il soit fait toutes réserves pour le cas où des complications imprévues résulteraient non seulement de la lésion de la moelle, mais aussi de la contusion testiculaire causée par l'accident du 20 juin 1905. » A teneur de l'art. 5 de la loi, en cas de lésions corporelles, Ir. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. N° 75. 583 l'indemnité doit comprendre les frais de guérison et le préjudice pécuniaire que l'incapacité de travail, totale ou partielle, durable ou passagère, a causée à la personne blessée. Or le jugement dont est recours constate en fait que le demandeur a retrouvé sa pleine capacité de travail; cette constatation lie le Tribunal fédéral pour autant qu'elle n'est pas en contradiction avec les pièces du dossier. Il résulte des trois rapports médicaux produits, datés des 4 et 7 août et du 2 septembre 1905 et du rapport d'expertise du 14 mars 1906, qu'à la date du 2 septembre 1905, admise par l'instance cantonale, le demandeur a pu reprendre son travail régulier; il ne conteste du reste pas ce fait. Le rapport d'expertise constate que les fonctions génitales sont normales, mais que le testicule droit est augmenté de volume et que la lésion testiculaire n'est actuellement pas guérie. Au sujet de cette lésion le rapport médical du 2 septembre 1905 s'exprimait en ces termes: «L'accident a produit une recrudescence notable d'une lésion tuberculeuse antérieure, recrudescence pouvant entraîner éventuellement la perte de l'organe» et, plus loin: « L'accident du 20 juin a amené » une recrudescence d'une ancienne affection tuberculeuse » du testicule droit, dont le pronostic est douteux, mais dont la responsabilité ne revient pas entièrement à l'accident. » Etant donné, d'une part, le doute qui plane sur les

consequences que peut entraîner cette lésion testiculaire, aux dires d'un homme de l'art, et, d'autre part, le fait que l'expert a constaté que cette lésion n'était pas encore guérie, il y a lieu, bien qu'actuellement le demandeur dispose de sa pleine capacité de travail, de réserver le cas où l'état du blessé s'aggraverait à raison de cette lésion, ce qui en conformité de l'art. 6 al. 2 de la loi. Par ces motifs, Le Tribunal fédéral prononce: I. - Le recours de la défenderesse est écarté. II. - Le recours du demandeur Henri Reymond est partiellement admis. AS 32 II - 1906 39 584 A. Entscheidungen des Bundesgerichts als oberster Zivilgerichtsinstanz. III. - Le jugement du Tribunal cantonal de Neuchâtel du 7 mai 1906, est confirmé, sauf en ce qu'il est fait toutes réserves en faveur d'Henri Reymond des droits pouvant lui compéter dans la suite contre la société défenderesse pour le cas où des complications imprévues résulteraient non seulement de la lésion de la moelle, mais aussi de la contusion testiculaire causée par l'accident du 20 juin 1905. 76. Arrêt du 1^{er} novembre 1906, dans la cause Sartoris, dem. et rec., contre Administration des Chemins de fer fédéraux, der. et inl. Accident arrive pendant la construction d'un tunnel. Faute de l'entreprise chargée de la construction du tunnel. - Montant de l'indemnité. (Ouvrier de 51. 1/2 ans, blessures.) A. - Victor Sartoris, originaire de Rueglio (prov. de Turin, Italie), a été, le 6 janvier 1904, victime d'un accident, alors qu'il était au service de l'Administration des Chemins de fer fédéraux comme surveillant des travaux qu'effectuait, pour percer le tunnel du Simplon, l'entreprise Brandt, Brandau & Cie. Les circonstances dans lesquelles s'est produit cet accident ainsi que les conséquences qu'il a entraînées à sa suite au point de vue de la réduction de la capacité de travail de la victime, seront exposées pour autant que besoin sera, dans la partie de droit de cet arrêt. Par exploit du 3 janvier 1905, suivi le 8 février 1905 du dépôt de la demande, Sartoris a introduit action contre l'Administration des Chemins de fer fédéraux devant la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois, en se fondant sur les dispositions de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer du 1^{er} juillet 1875 et, subsidiairement, sur celles des lois sur la responsabilité civile des fabricants des 25 juin 1881 et 26 avril 1887, et en concluant à ce que la défenderesse fût condamnée à lui payer, avec intérêts. Haftpflicht der Eisenbahnen bei Tötungen und Verletzungen. No 76. 585 terets au 5 % des le 6 janvier 1904, la somme de 28 000 fr., la révision du jugement a intervenir devant d'ailleurs demeure réservée conformément à l'art. 6 al. 2 de la loi sus-rappelée du 1^{er} juillet 1875 (éventuellement, conformément à l'art. 8 al. 1 de la loi du 25 juin 1881). B. - La défenderesse a conclu au rejet de cette demande comme mal fondée. C. - Par arrêt du 5 septembre 1906, - et pour des motifs qui apparaîtront dans les considérations de droit du présent arrêt, pour autant que cela sera nécessaire, - la Cour civile du Tribunal cantonal vaudois a écarté la demande comme mal fondée. D. - C'est contre cet arrêt du 5 septembre 1906 que, en temps utile, Sartoris a déclaré l'écouter en réforme auprès du Tribunal fédéral en reprenant les conclusions de sa demande devant l'instance cantonale. E. - Dans les plaidoiries de ce jour, le représentant du recourant a dit persister dans ces conclusions qu'il a développées; - le représentant de l'intimée a conclu au rejet du recours comme mal fondé. Statuant sur ces faits et considérant en droit: 1. - Le recourant a invoqué et invoque encore à l'appui de sa demande en premier lieu l'art. 1 de la loi sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer du 1^{er} juillet 1875, en soutenant que l'accident dont il a été la victime le 6 janvier 1904, est dû à une faute, sinon de l'intimée elle-même, du moins des gens auxquels celle-ci ou son prédécesseur en droit, la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, avait remis les travaux de percement ou de construction du tunnel du Simplon. Or, il résulte des preuves administrées au cours du procès et en particulier de l'expertise technique à laquelle

il a été procédé, ce qui suit : Par contrat du 15 avril 1898, la Compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon remit à la Société en commandite Brandt, Brandau & Qi', ayant son siège à Winterthour, l'entreprise des travaux de construction du tunnel du Simplon.
Ultimeurement ensuite du rachat des chemins de fer du ,

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