

BGE 37 II 221

Bundesgericht (BGE), 1911-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_37_II_221

FR: ATF 37 II 221

IT: DTF 37 II 221

Volltext

220 Oberste Zivilgerichtsinstanz. - I. J\lateriellrechtliche Entscheidungen. mung
a@brücfiid) ben „,?ffied)fefetgenti'tmerll af~ anf~rud)~bered)t~gt beaeid)net. Bur
)Begründung btefe~ ttJetteren ~nf'Prud)~. tann ftd) bie .R':lägertrn aber aud) nid)t auf bie an
9 e m e nned)tIt d)en mor,: fd)rtftten ber SU:rt. 70 ff. om über bie ungered)tfertigte
)Bereid)erung ftüi.?en, ttJeH fie nad) lJeftfte(fung bei3 fantonaleu mid)ter~ ben it,w bei
SU:urufung biefel~ med)t~tite!~ auffaUenben mettJeiß bafür, ba~ ber)BeUagte ben
®egemuert ber ?ffied)iefumme - baß von i~m laut SU:ngabe be~ ?ffied)fels getaufte s;,eu -
tat)äd)fid) er~llten 9abe, nid)t erbrad)t ~at. miefel JJeftfteUung ttJirb von ber .R':Higerin 3u
Unred)t unter s;,inttJcii3 auf bie au~brücmd)e SU:nerfennung bC9 ~m'Pfang~ bes
®egenttJertei\$ feite~ be~)BeHagten, in iler ?ffied)fel, urlunbe fef6ft. a(~ aftenttJibrig
angefod)ten; beUlt ttJenn bie ?Sor, lnftana biefer ttJed)felmäßigen ~rflärung feilten
entfd)eibenben ma" terieUen)BettJet~ttJert Beigemeffcn l)at, f 0 tft biefer ~ntid)eib fd)on
au~ ber aUgemeinen ~ttJägung nid)t au beariftanben, baB bie ?ffied)felau~fteUutig
erfal)rungig\$gemäj3 nid)t fetten oor bem tatfäd). Iid)en moUauge be~ tl)r 3u ®runbe
Hegenben lRed)tsgefdaßteß er" folgt. ma3u fommt, ban fid) ans bem übrigen .Jnl)a(te ber
su:ftten (in~ßef onbere aUß ber oom)Betriebsamt)Bern"etabt eingef)oHeu)Bef
d)etntung über bie lI5fänbung unb ?SerttJertung bC\$ s;,eueß beß ealenguteß im
)Betretung~i)erfal)ren gegen bie @efd)ttJifter lJef! r un'o s;,;. 200~1t) öum minberten
erl)ebtrd)e BttJetfel barüber ergeben, ob ber)BeUagte ttJirmd) jcmalß in ben)Bcfii.? beß
getauften s;,eueß gelangt tft. SU:ud) au~ biefem @runbe vcrbient bie freitige !Se.
roei~ttJürbigung iebcnfaUß uid)t ben Q50rttJurf ber ~meuttJibrigteH; - ed etlt n t : mie
iSerufung ber .R':liigerin ttJirb abgeluiefen unD bamit ba~ Urteil ber 1. Bi'l. ltu'ammer beß'
W'P'Pefrattolt~l)ofes be!8 Jtmttl'uß !Sem vom 24 . .Januar 1911 in aUen 'teUen beftiitlt.
Berufungsinstanz: 2. Haftpflicht aus Betrieb der Eisenbahnen, etc. N° 33. 221 2. Haftpflicht
der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post. Responsabilite civile
des entreprises de chemins de fer et de bateaux a vapeur et des postes. 33. Arrêt du 12 amI
1911 dans la cause Compagnie genevoise des Tramways electriques, der. et 'tee. princ.,
contreGrasset, dem. et rec. p. 'IJ. d. j. Art. 1 LF du 28 mars 1905. Accident survenu au conrs
ele la construction d'une voie ferree. Notion de la «construction>l: Y rentre le travail
d'asphaltage de la partie d'une chaus- see publique que comprend la voie d'un tramway, tra-
vail execute par la Compagnie du tramway et po ur les besoins de son exploitation (calage
de la voie). - La responsabilite pour le dommage cause exclusivement ades choses (art. 11
al. 2 LF) "est encourue non sellement en cas de faute « de l'entreprise », mais aussi en cas
de faute des personnes ~'t son service, notamment de l'entrepreneur d'une « construc- tion »
au sens de l'art. 1 LF. Faute de ce elemi er (breche laissee ouverte dans la chaussee
publique, 10rs du travail sus- mentionne, sans aucune mesure prise pour avertir les passants
de son existence; automobile endommage par le fait que son conducteur s'est aperçu trop
tard de cet obstacle). Faute con- currente de la victime (allure de l'automobile depassant la

vitesse permise d'après le concordat intercantonal, art. 9). - Fixation de l'indemnité (art. 5 LF.) A. - L'Etat de Genève a accordé le 14 avril 1899 à la Compagnie genevoise des Tramways électriques une concession pour l'établissement et l'exploitation d'un réseau de chemins de fer électriques sur routes dans le canton de Genève. Aux termes de l'art. 28 de la concession : « Les voies ferrées devront être entretenues constamment en bon état et ne présenter ni saillies, ni ornières, ni ravines, ni dépressions. » Cet entretien, à la charge des concessionnaires, comprendra la chaussée quelle qu'en soit la nature, entre rails AS 37 II - 11111 22'4 Oberste Zivilgerichtsinanz. - I. IIIaterielirechtJiche Entscheidungen. et entre voies ainsi qu'une zone de 0,50 m. en dehors des rails ... : L'art. 29 prévoit que c: les réparations des voies feront l'objet de requêtes auprès des administrations respectives et elles commencent que sur le vu des autorisations. » En été 1909, la Compagnie a fait procéder au balayage des voies sur le pont du Mont-Blanc où s'étaient produites des dépressions. Ces travaux de réparation ont été autorisés par l'ingénieur de la ville de Genève. L'asphaltage des brèches a été confié par la Compagnie à l'entrepreneur Stalet. Le 9 août, un peu après midi, Grasset, conduisant une automobile où se trouvaient sa femme et deux cousins, s'est engagé sur le pont du Mont-Blanc. A ce moment l'une des voies à asphalter était ouverte à ras de la route aval; elle avait une étendue de 1 à 2 mètres et une faible profondeur; elle n'était entourée d'aucune barrière; aucun écriteau n'en indiquait l'existence et il n'y avait pas de gardien chargé de prévenir le public. Grasset a remarqué cette brèche - peu visible à cause d'une violente pluie - au dernier instant; pour l'éviter il a fait un brusque changement de direction à gauche; les roues de derrière ayant dérapé et l'une d'elles s'étant engagée dans la brèche, la voiture s'est dirigée à angle droit contre le trottoir, l'a gravi, a brisé la barrière et est tombée dans le lac. B. - Grasset a ouvert action à la Compagnie genevoise des Tramways électriques en paiement de 7000 fr. à titre de réparation de dommage matériel résultant de l'accident (déterioration de l'automobile, perte d'objets etc.). Cette action est basée sur la loi sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer du 28 mars 1905. Le Tribunal de première instance a jugé que cette loi n'était pas applicable. Par contre, en application du droit commun, soit des art. 50 et suiv. CO, il a condamné la Compagnie défenderesse à une indemnité de 4000 fr. en admettant que l'accident est dû à la faute de la Compagnie, c'est-à-dire au fait que la brèche a été laissée ouverte sans écriteau ni barrage, contrairement aux dispositions des règlements Berufungsinstanz: 2. Haftpflicht aus Betrieb der Eisenbahnen, etc. N. 33. 223 sur la matière. D'autre part, Grasset a commis une faute en marchant à une hauteur supérieure à celle qui est autorisée par le concordat sur la circulation des automobiles. Cette faute concurrente entraîne une réduction de 20 % de l'indemnité. Grasset n'a pas appelé de ce jugement. Sur appel de la Compagnie, la Cour de Justice civile a, par arrêt du 11 février 1911, réduit à 2339 fr. 75 l'indemnité allouée. La Cour a jugé que la loi fédérale du 28 mars 1905 était applicable et que les fautes des deux parties étant de gravité égale Grasset n'a droit qu'à la réparation de la moitié du dommage subi, lesquels s'élèvent à 4679 fr. 50. La Compagnie a recouru en temps utile au Tribunal fédéral contre cet arrêt en concluant à la libération complète des conclusions du demandeur et, subsidiairement, à la réduction de l'indemnité. Grasset s'est joint au recours et a conclu à la confirmation du jugement de première instance, soit à la condamnation de la Compagnie à 4000 fr. de dommages intérêts. Statuant sur ces faits et considérant en droit : 1. - Il convient tout d'abord de rechercher si - comme le demandeur le prétend et comme la Cour de Justice civile l'a admis - la loi du 28 mars 1905 sur la responsabilité civile des entreprises de chemins de fer est applicable en l'espèce. Le champ d'application de la loi est délimité à l'art. 1, en ce qui concerne la réparation du dommage causé aux personnes: aux termes de

cet article, il embrasse les accidents survenus « au cours de la construction, de l'exploitation ou des travaux accessoires impliquant les dangers inhérents à celle-ci ». La même norme vaut sans doute en ce qui concerne la réparation du dommage causé aux choses, Part. 11 qui a trait à cette catégorie d'accidents ne contenant sur ce point aucune dérogation à la règle générale posée à l'art. 1. La question qui se pose est donc celle de savoir si l'accident du 9 août 1909 est survenu au cours de la « construction » de la ligne de la Compagnie défenderesse. 2^e & 4^e Oberste Zivilgerichtsstanz. - I. Materielle Rechtl. Kantsch. eiduugell. Sous l'empire de l'ancienne loi de 1876, le Tribunal fédéral a jugé en jurisprudence constante qu'on devait assimiler à la « construction » d'une voie ferrée les travaux périodiques de réparation et de refectio de la voie (v. notamment RO 8 p. 334, 10 p. 133, 26 II p. 28 et suiv.). Dans un arrêt récent aux considérants duquel il suffit de se référer (arrêt du 26 octobre 1910: C. F. F. c. Danuser*), il a interprété de la même façon le terme de « construction » employé à l'art. 1, cite ci-dessus, de la nouvelle loi de 1905. Celle-ci devra donc être déclarée applicable, si les travaux qui ont occasionné l'accident subi par le demandeur ont le caractère de travaux de refectio ou de réparation de la voie des C. E. G. Tel est bien le cas. Il est vrai qu'il s'agissait de l'asphaltage d'une voie publique - soit du pont du Mont Blanc. Mais la partie du pont sur laquelle ce travail était effectué doit être considérée comme appartenant à la voie du tramway: en effet cette voie comprend (art. 28 de la concession) non seulement la chaussée située entre rails, mais encore une zone de 60 centimètres en dehors des rails. L'entretien de cette zone incombe à la Compagnie; la refectio de cette partie de la chaussée constitue donc une refectio de la voie ferrée elle-même - tout au moins lorsque ce sont les besoins de la circulation des trams qui la rendent nécessaire. Or, en l'espèce, l'asphaltage de la chaussée était nécessaire par le travail de balayage des voies auquel la Compagnie avait procédé; il était en relation intime avec ce travail dont il constituait l'achèvement obligatoire. L'accident qu'il a occasionné est ainsi un accident de « construction », au sens de la loi du 28 mars 1905. 2. - Aux termes de l'art. 11 al. 2 de cette loi, lorsque l'accident n'a pas causé de blessure ou de mort d'homme, mais uniquement l'avarie, la destruction ou la perte d'objets, l'entreprise de chemins de fer n'est responsable de ce dommage que s'il y a eu faute de sa part. On doit, bien entendu, assimiler au cas où l'entreprise a commis une faute * RO 36 II n° 82 page 56 et sv. (Note du red. RO.) Berufungsinstanz: 2. Haftpflicht aus Betrieb der Eisenbahnen, etc. NO 33. 225 personnelle celui qui a l'accident est dû à une faute de ses employés ou des personnes dont elle utilise les services pour ses transports ou pour la construction de la ligne (art. 1 al. 2). C'est ce qui résultait très nettement, sous l'empire de la loi de 1875, de la combinaison des art. 8 et 3 (v. dans ce sens ZEERLEDER, Haftpflichtgesetzgebung, p. 40). Le texte de la loi de 1905 est moins précis; au lieu d'énoncer d'une façon toute générale - comme le faisait l'art. 3 de la loi de 1875 - le principe de l'assimilation des fautes du personnel ou du constructeur aux fautes de l'entreprise, elle ne le formule expressément qu'à propos de l'art. 1 et de l'art. 8. On peut soutenir qu'il ne vaut que dans les hypothèses prévues à ces articles et que par conséquent il n'est pas applicable dans le cas de l'art. 11. Mais cette manière de voir serait certainement contraire à l'intention du législateur qui n'a nullement entendu apporter un adoucissement à la responsabilité imposée par la loi de 1875 à l'entreprise de transport à raison de dommages causés aux choses (v. message au C. F. du 1^{er} mars 1901: F. fed. 1901, II p. 889). Pour établir la responsabilité de la Compagnie défenderesse trouvée engagée, il suffit donc que le demandeur prouve que l'accident est dû à une faute de l'entrepreneur Stalet, charge par la Compagnie du travail d'asphaltage. L'instance cantonale a jugé avec raison que cette preuve avait été rapportée. Il est constant

en effet qu'au moment de l'accident les brèches de la chaussée n'étaient entourées d'aucune barrière, qu'aucun écriteau n'en indiquait l'existence et qu'il n'y avait pas de gardien chargé d'avertir le public. Aucune des mesures indispensables pour prévenir un accident du genre de celui qui est survenu n'avait donc été prise. Il est vrai que l'ingénieur de la ville a déclaré qu'il aurait été difficile de placer des écriteaux; mais ce n'était pas le seul moyen possible de signaler au public la présence de brèches et d'ailleurs le contre-maitre de Stalet a déclaré lui-même qu'en fait un chevalet avec un écriteau avait été placé sur le lieu de la réparation de la chaussée et qu'il avait été enlevé peu avant l'accident. Dans ces conditions l'imprudence relevée par le demandeur à la charge de l'entrepreneur et dont la Compagnie est responsable, n'est pas douteuse.

3. - D'autre part le demandeur a également commis une faute en dépassant l'allure réglementaire imposée aux automobiles par l'art. 9 du concordat sur la circulation des automobiles. L'instance cantonale a constaté en fait qu'il marchait à une allure d'au moins 15 km., alors que la vitesse réglementaire est de 10 km. dans la traversée des villes et de 5 km. sur les ponts. Cette faute est en relation de cause à effet avec l'accident; car il paraît certain que, si l'allure de l'automobile avait été plus modérée, Grasset aurait pu ou apercevoir la brèche et éviter ou du moins arrêter sa machine avant qu'elle eût atteint et brisé la barrière du pont. Par contre il n'y a pas lieu d'admettre qu'il ait commis une faute en ne marchant pas à l'extrême droite de la chaussée: il tenait la droite de la ligne médiane du pont et l'instance cantonale a estimé qu'il n'avait pas à marcher au milieu du pont que la partie très large du pont qu'il avait à sa gauche n'était pas encombrée. Le Tribunal fédéral n'a pas de motifs pour revoir cette appréciation, qui est basée sur la connaissance exacte des circonstances locales.

4. - L'accident étant du au concours de la faute de l'entrepreneur, dont la Compagnie a à répondre et de la faute de la victime et ces fautes étant d'importance sensiblement égale, il se doit (art. 5) de réduire de 50%, comme l'a fait la deuxième instance cantonale, l'indemnité à laquelle le demandeur peut prétendre. Le préjudice matériel subi par Grasset a été fixé par le Tribunal de première instance à 5023 fr. 50. La Cour de justice civile a diminué ce chiffre de 344 fr. montant de réparations faites à l'automobile par la maison Vuy; elle a justifié avec raison que, si le travail de réparation de la machine confié au garage des Eaux-Vives a été mal exécuté et si de nouvelles réparations ont été des 10rs nécessaires, la Compagnie défenderesse ne saurait être tenue de payer; la note des réparations défectueuses et celle des réparations supplémentaires. Les autres articles de compte du demandeur admis par la Cour de justice civile s'élèvent à 4679 fr. 50; ils se rapportent aux frais de sauvetage et de réparation de l'automobile, à la dépréciation de celle-ci, à des effets endommagés et enfin aux travaux de réparation que la ville de Genève a dû faire au pont du Mont-Blanc ensuite de l'accident et qui se montent à 408 fr. 55. Il résulte des déclarations mêmes de Grasset qu'il n'a pas encore payé cette note de 408 fr. 55; il ne saurait donc réclamer des maintenant à la Compagnie le remboursement d'un paiement qu'il n'a pas effectué, la réparation d'un dommage purement éventuel d'autant plus qu'il n'est pas établi que vis-à-vis de la ville sa responsabilité se trouve engagée. Pour le surplus les constatations de fait de l'instance cantonale relatives à la quotité de préjudice causé par l'accident ne sont pas contraires aux pièces du dossier; déduction faite de la note de 408 fr. 55, il est de 4270 fr. 95. Cette somme étant réduite de moitié à raison de la faute concurrente de Grasset, l'indemnité due par la Compagnie défenderesse est ainsi de 2135 fr. 50. Par ces motifs, Le Tribunal fédéral prononce: Le recours principal est admis partiellement et l'arrêt attaqué est réformé en ce

sens qua la Compagnie genevoise des Tramways electriques est condamnee a payer a Grasset, avec interets de droit, la somme de 2135 fr. 50.

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