

BGE 51 II 459

Bundesgericht (BGE), 1925-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_51_II_459

FR: ATF 51 II 459

IT: DTF 51 II 459

Volltext

458 Versicherungsvertrag. N° 71. p. 141). Le dichiarazioni fatte dal proponente della proposta di assicurazione ed annessi riferendosi alla stipulazione stessa del contratto, di cui formano la base la scienza nell'agente che dette dichiarazioni sono inveritiere, potrà essere opposta all'assicuratore solo quando l'agente, secondo gli atti da lui compiuti abitualmente o per consenso dell'assicuratore, e da ritenersi autorizzato a stipulare egli stesso, direttamente, l'assicurazione accettando la proposta fattagli dal proponente (così detto «Abchlussagent»). Nel caso in esame le convenute non hanno nemmeno tentato di dimostrare che, per abitudine o per consenso, l'agente Riva agisse come se fosse autorizzato a concludere direttamente, a nome della società, i contratti propostigli dagli assicurandi. Indizio contrario risulta dall'incarto perché le polizze in discorso sono firmate dai rappresentanti dell'attrice in Losanna e le convenute non hanno neanche affermato che avrebbero potuto anche essere validamente stipulate dall'agente stesso. Inoltre l'attrice ha assunto la prova contraria. In base all'estratto del suo regolamento, essa ha dimostrato che la facoltà di concludere il contratto in seguito alla proposta di assicurazione non spetta che alla sede in Losanna e non ai suoi agenti, anche se denominati agenti o rappresentanti generali. E qui appunto, come fu detto di fronte al 10 stipulante o super aventi diritto l'ambito delle facoltà dell'agente non si determina a stregua dei suoi rapporti interni coll'assicuratore, quel documento non è privo di valore. Dovendosi ritenere che per massima e di regola, gli agenti si atterranno all'istruzione della società, le quali determinano, nei rapporti interni, il loro mandato, esso rende verosimile l'assunto dell'attrice, che i suoi agenti, anche nei loro rapporti esterni, non si geriscono come se, abitualmente o per tacito consenso, fossero autorizzati a concludere direttamente e definitivamente i contratti di assicurazione. N° 72- razione: illazione questa che vien confermata dalla testimonianza del Direttore della società. 3. - Omissis. 11 Tribunale federale pronuncia : L'appello è respinto. 459 anche VII.

EISENBAHNHAFTPFLICHT RESPONSABILITE CIVILE DES CHEMINS DE FER 72. Arrêt de la Cour fédérale du 17 septembre 1925 dans la cause Pathe 1 contre Oompaple 4u chemin de fer Berne-Neuchâtel. Responsabilité d'une entreprise de chemin de fer actionnée à raison d'un accident survenu à un passage à niveau privé. A. - Emile Patthey, camionneur à Neuchâtel, avait été chargé de transporter le mobilier de dame Petit-pierre de la maison Lardy à Monruz à son nouveau domicile à Bel-Air. La maison Lardy est reliée à la route par un chemin privé qui franchit la ligne du chemin de fer de Neuchâtel à Berne à un kilomètre et demi environ de la gare de Neuchâtel. Le transport devait s'effectuer au moyen d'un camion automobile Fiat de dimensions moyennes. Le déménagement eut lieu le 22 juin 1923. Le camion, qui avait déjà fait un premier voyage sans encombre, venait de s'engager pour la seconde fois sur la voie lorsque la roue motrice arrière droite, ne trouvant pas de résistance suffisante dans le ballast, se mit soudain à « patiner ». la voiture se trouvant ainsi immobilisée en travers de la voie. Malgré tous les -160 Eisenbahnhaftpflicht.

N° 72. efforts que fit le chauffeur pendant cinq à six minutes, le camion se trouvait encore sur la voie au moment de l'arrivée du train N° 1862 quittant Neuchâtel à 20 h. 08. Le camion traîne sur une distance de 70 mètres fut complètement détruit ainsi que tout le mobilier. B. - Par demande du 11 avril 1924, Patthey a assigné la Compagnie du chemin de fer Berne-Neuchâtel au paiement de 29 694 fr. 70, montant prétendu du dommage. Il soutient que l'accident était dû à une faute de la Compagnie, à savoir au mauvais entretien du passage à niveau. Le ballast, disait-il, était insuffisamment tassé et de plus il laissait les rails dépasser de 10 cm. Le niveau du chemin. La Compagnie a conclu - au rejet de la demande, contestant avoir commis aucune faute. Elle alléguait que le passage à niveau ou l'accident s'était produit avait été établi à titre de passage à niveau privé en exécution d'une convention passée en 1899 lors de la construction de la ligne avec le propriétaire de l'immeuble Lardy qu'aux termes de cet accord, il s'agissait d'un « passage à voiture » et que dans l'état où il se trouvait au moment de l'accident il était parfaitement suffisant pour le passage des véhicules ordinaires. Rien, ajoutait-elle, ne l'obligeait à transformer ce passage en un passage accessible aux camions automobiles. C. - Par jugement du 5 juin 1925, le Tribunal cantonal de Neuchâtel a déboute le demandeur de ses conclusions et l'a condamné aux dépens. Des constatations du jugement il y a lieu de retenir ce qui suit: Lors de la construction de la ligne, il y a vingt-cinq ans environ, le propriétaire de la maison Lardy avait demandé « qu'un passage à voitures convenable fut aménagé pour la dévotion de sa propriété du côté nord, aboutissant au chemin des Mulets, avec portail vers ledit chemin, ce passage ou voie d'accès restant sa Eisenbahnhaftpflicht. N° 72. 461 propriété au nord et au sud de la ligne ». La Compagnie fit droit à cette demande et s'engagea à construire un chemin « dont la pente ne serait pas supérieure à celle d'alors ». Les camions automobiles n'étant pas encore connus à cette époque, le passage à niveau fut établi « pour le passage de véhicules à traction animale de poids moyens ». Le ballast fut aménagé de manière que le chemin fut approximativement au niveau des rails, « un espace suffisant subsistant pour le passage du bondin des roues ». Il fut mélangé d'un peu de sable grossier mais non macadamisé comme les routes des passages à niveau ouverts à la circulation publique. Il fut des lors maintenu sensiblement dans le même état sans que le propriétaire ni les habitants de la propriété Lardy aient jamais élevé de réclamations. D'après l'expert, le passage à niveau est normalement installé et entretenu pour le passage de véhicules à traction animale ; en revanche, il est insuffisant pour le passage des camions automobiles « qui doivent prendre leur appui sur une chaussée solide et patinent facilement sur un terrain manquant de cohésion ». En droit, l'instance cantonale estime qu'aucune faute ne peut être relevée à la charge de la défenderesse. Ses obligations d'entretien étaient conditionnées par les arrangements pris par elle lors de la construction de la ligne et l'on ne saurait lui faire aucun reproche de ne l'avoir pas modifiée le passage puisque personne ne lui en avait fait la demande. Patthey avait également soutenu qu'en présence de l'avis affiché à l'entrée du passage et d'après lequel était interdit le transport « de troncs d'arbres, de charrettes, herses et autres objets pesants autrement que sur des chars ou des traîneaux », le public était fondé à croire que la couche de gravier était suffisamment résistante pour permettre le passage de poids lourds, que ce fut au moyen de véhicules à traction animale ou à traction mécanique. L'instance cantonale rejette 462 Eisenbahnhaftpflicht. No 72. également cette opinion en se ralliant à l'avis de l'expert d'après lequel il faut distinguer entre le transport par char et le transport par camions automobiles. Tandis que pour les animaux tout dépend de leur force et qu'ils trouvent un point d'appui suffisant dans le ballast, les camions automobiles sont immobilisés si le ballast, au lieu de rester en place, s'éparpille sous l'effet de la roue

motrice. D. - Le demandeur a recouru en reforme en reprenant ses conclusions. La defenderesse a conclu au rejet du recours. Considerant en droit : 1. - S'il etait constant que le passage a niveau Oll s' est produit le tamponnement presentait en soi-m~me un danger pour la circulation, soit a raison de son installation soit m8me a raison de son entretien, le fait qu'il s'agis- sait d'un passage a niveau prive ne suffirait pas sans doute pour excIure la responsabilite" de la defenderesse. cette responsabilire pouvant eventuellement se trouver engagee de ce chef m~me a l'egard d'un 'tiers en vertu des principes sur les consequences des actes illicites. Mais tel n'est pas le cas. Sans doute est-il vrai que l~ demandeur a tente de faire etat des depositions de certains remoins pour demontrer que l'entretien du passage laissait a desirer m~me du point de vue de la circulation de vehicules a traction animale. Cette argumentation ne saurait toutefois ~tre retenue. L'instance cantonale a admis, en effet, sur la base du rapport d'expertise, que si le passage a niveau ne se pr~tait pas a la circulation des camions automobiles, en revanche, il etait normalement in stalle et entretenu pour la circulation des vehicules a traction animale, et c'est la une constatation de fait qui, n'etant pas contraire aux pieces du dossier, -l'ins- tance eantonale ayant le pouvoir d'apprécier souve- rainement le resultat de l'administration des preuves - Eisenbahnhaftpflicht. N0 72. 463 lie le Tribunal federal. De cette constatation il resulte done bien que si l'accident s'est produit, ce n'est pas parce que le passage etait dangereux en soi, mais bien. a raison du genre de vehicule dont le demaIleur s'est servi. 2. - Aussi bien l'argument principal du demaIleur consiste-t-il a pretendre que la Compagnie avait l'obligation d'amenager le passage de maniere a le rendre propre egalement a la circulation des camions automobiles et que ne l'ayant pas fait, elle a commis une faute qui suffit a fonder sa responsabilite. Comme il n' est pas conteste que le passage a niveau n'etait pas ouvert a la circulation publique, mais qu'il avait ete installe a la demande du proprietaire de la maison Lardy, aux seules fins de servir aux besoins de cette propriete, on pourrait sans doute se demander si Patthey a qualite pour elever un grief de cette nature, etant donne que le fait dont il se plaint ne constituerait tout au plus, en l'espece, que la violation d'un des engagements assumes par la Compagnie en vertu de la convention du droit de passage. Il est clair, en effet, que celui qui se sert d'un passage prive ne saurait exiger de la Compagnie d~ mesures de securite plus etendues que celles que le beneficiare semblerait avoir droit de reclamer. Il n'est pas necessaire toutefois de s'arr~ter a l'examen de cette question, car dftt-on meme la trancher par l'affirmative, il resulte de ce qui precede que la Compagnie serait egalement fondee de son cote a se prevaloir de la convention et par consequent a opposer au deman- deur les moyens qu'elle pourrait tirer soit des conditions dans lesquelles le droit de passage a ete constitue, a sa voir notamment de sa destination, soit des circon- stances dans lesquelles il avait ete utilise jusqu'au moment de l'accident. Or il resulte precisement des constatations du juge- ment que ni le proprietaire ni meme les habitants de la 464 Eisenbahnhaftpflicht. N° 72. maison Lardy, non seulement n'ont jamais demande que le passage fut amenage en vue de la circulation des automobiles, mais ne se sont meme jamais plaints de son entretien, d'ou il suit evidemment, d'une part, que dans l'intention des parties contractantes le chemin n'etait pas destine a la circulation des automobiles, d'autre part, que l'etat dans lequel le passage etait entretenu correspondait bien a ce qui avait ete stipule. Aucune faute ne saurait donc etre retenue de ce chef a la charge de la defenderesse. 3. - C'est a tort egalement que le demandeur soutient qu'en presence du texte de l'ecriteau, le public etait fonde a supposer que le passage a niveau etait accessible aux camions automobiles. Sur ce point le Tribunal federal ne peut que se rallier a l'opinion des premiers juges, elle meme fondee sur les constatations techniques de l'expertise. Au

surplus, dit-on même convenir que la Compagnie eût été mieux inspirée en interdisant formellement le passage des automobiles, cela ne suffirait pas encore à engager sa responsabilité envers le demandeur, qui était venu reconnaître le passage avant le démarrage et qui, en sa qualité de camionneur habitué aux transports par camions automobiles, était évidemment censé connaître les exigences de ce genre de locomotion. Le Tribunal le dira prononcé : Le recours est rejeté et le jugement attaqué est confirmé. VIII. SCHULDBETREIBUNGS- UND KONKURSRECHT POURSUITE ET FAILLITE Val. III. Teil Nr. 49-53. - Voir IIIe partie nos 49-53. OFDAG Offset-, Formular- und Fotodruck AG 3000 Bern I. PERSONENRECHT DROIT DES PERSONNES 73. Urteil der n. Zivilabteilung vom 14. Dezember 1995 i. S. G. Bolliger & Co A.-G. in Liq. gegen FÜRSORGEFONDS für die Angestellten und Arbeiter der Firma G. Holliger A.-G. Stiftung, ZGB Art. 80., 82, 85 f., 88: Errichtung durch eine Aktiengesellschaft, Erfordernisse. Zur Vermögenswidmung genügt die Begründung einer Forderung am Stifter selbst (Erw. 2) ; doch ist die Stiftung falls nicht gleich einem blossen Schenkungsversprechen widerruflich oder gegebenenfalls hinfällig gemäss Art. 250 OR (Erw. 3). Einwendung, die Stiftung sei wegen Unerreichbarkeit des Zweckes aufgehoben worden; Wirkung der (nachträglichen) Umwandlung der Stiftung durch die zuständige Behörde (Erw. 4). Konkursrecht der Forderungen der Arbeiter" kassiert gegenüber dem Arbeitgeber, Art. 219 SchKG: Geltung bei aussergerichtlichen Nachlassvertrag mit Vermögensabtretung an die Gläubiger? Nicht erforderlich ist, dass die Kasse durch Beiträge der Arbeiter gespeist wurde, sondern es genügt, dass dem Arbeitgeber ein massgebender Einfluss auf deren Verwaltung eingeräumt war. Auch Angestelltenkassen geniessen das Vorrecht (Erw. 5). A. - Durch öffentliche Urkunde vom 15. Dezember 1919 errichtete die G. Holliger & Co A.-G. in Bern, für welche mit am 8. Dezember erteilter Ermächtigung des Verwaltungsrates dessen zur Einzelzeichnung befugter Präsident handelte, eine Stiftung « Fürsorgefonds für die Angestellten und Arbeiter der Firma G. Holliger & Co A.-G. » Der Stiftungsurkunde sind folgende Bestimmungen zu entnehmen : AS 51 II - 1925 31

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