

BGE 60 II 372

Bundesgericht (BGE), 1934-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_60_II_372

FR: ATF 60 II 372

IT: DTF 60 II 372

Volltext

372 Eisenbahnhaftpflicht. N° 61. fins de regler 1(1 sinistre - au mieux de leurs interets - et d'encaisser 100 sommes d'indemnité dues par l'assureur. En l'espece, ~ est constant que Pittard freres n'etaient pas legalement tenus de pourvoir a l'assurance de leurs pensionnaires. TI appert egalement que Dame de Drachenfels ne leur avait pas donne mandat de conclure le contrat ni ne les acharges, apres le sinistre, d'encaisser pour elle l'indemnité due par la Baloise. Malgre le paiement intervenu - et sous reserve d'imputer ce qu'elle a effectivement touche sur les sommes versees par l'assureur - la demanderesse a donc qualite pour s'adresser a cette compagnie, et pour l'assigner devant les tribunaux. C'est a tort que la Cour de Justice en a decide autrement. 4. - La demande de Dame de Drachenfels doit donc etre reue, et la cause renvoyee aux juges genevois pour qu'ils statuent sur le merite de ses pretentions. Le Tribunal federal prononce : Le recours est admis. L'arret cantonal est annule, et l'affaire est renvoyee aux juges genevois pour enquete et nouveau jugement dans le sens des motifs du present arret. VI.

EISENBAHNHAFTPFLICHT RESPONSABILITE CIVILE DES CHEMINS DE FER 61. Arr&t du 11' Iie Section civile du G juillet 1934 dans la cause Roth contra Ohemins da fer federaux. Re8pO'fl..8abilite d88 Ohemins d6 16r (Art. 1 de la. loi fMemle du 28 mars 1905). Les accidents survenus a.l'occasion de la montee et de la. descente de voiture sont des accidents d'exploitation. Le Chemin de fer est responsable en pareil cas, sans que la. victime soit tenue de prouver qua I'aooident etait du en fait, in concreto. a. un risque specüique inherent a. l'entreprise ferroviaire. Eisenbahnhaftpflicht. N° 61. 373 Le 13 aoUt 1932, venant de La Chaux-de-Fonds, Jeanne Roth est arrivee a 19 h. 23 au but de son voyage, la halte de Montmolin. En descendant du wagon, elle. a fait une chute, sur les circonstances de laquelle on n'est pas ren- seigne. La chute ayant entraine d'assez graves lesions du pied gauche, Dame Roth a ouvert action aux C.F.F. en paie- ment d'une indemnité de 11 113 francs. Par arret du 5 avril 1934, le Tribunal cantonal neucha- telois l'a deboutee de ses conclusions. Par acte depose en temps utile, la demanderesse a recouru en reforme contre cet arret. Les Chemins de fer foeraux concluent au rejet du recours. Oonsiderant en droit : 1. - Aux termes de l'art. 1 de la loi federale du 28 mars 1905, les entreprises de cheInin de fer repondent, en principe, de tout accident survenu a une personne (« au cours de l'exploitation ». Suivant la jurisprudence cons- . tante, on doit entendre par la les accidents qui ont un rapport de causalite avec l'exploitation; le terme d'ex- ploitation est pris d'ailleurs dans son acception tech- nique, comprenant le transport des personnes et des choses sur la voie ferree, ainsi que les actes qui le tpreparent et l'ache,vent (cf. RO 31 II 26; 36 II 93; 42 II 516). Or, parmi les actes qui preparent et achevent le transport des voyageurs, les plus typiques sont incontestablement la montee et la descente de voiture, actes qui normalement preoodent et suivent immediatement le depart et la halte du convoi. Le cheInin de- fer servant a transporter des voyageurs d'un point a un autre, son « exploitation » (par rapport a un voyageur determine) dure aussi longtemps que

ce voyageur n'a pas quitté le train, c'est-à-dire aussi longtemps, en tout cas, qu'il n'est pas parvenu sur le quai. Les accidents qui surviennent pendant et par le fait de la montée et de la descente de wagon doivent donc AS 60 II - 1934 25 374 Eisenbahnhaftpflicht. N° 61. être considérés; comme des accidents d'exploitation, au sens de la jurisprudence, encore que celle-ci ne l'ait jamais proclamé expressément (cf. RO 42 II 382 sq.; aTets non publiés en la cause Pärli c. V iege-Zermatt, du 22 mars 1911 et Lier c. G.F.F., du 20 novembre 1913). Il y a lieu de remarquer, d'ailleurs, que la ratio de la responsabilité causale s'applique non seulement aux dommages causés quand le train est en mouvement, mais aussi aux accidents du genre de celui dont il s'agit en l'espèce. Cette ratio réside dans le risque inhérent à l'entreprise de chemin de fer. Or, si ce risque est avant tout l'effet de la vitesse et de la puissance des trains en marche, il ne cesse cependant pas complètement à l'arrêt. Jusqu'à ce que le voyageur ait définitivement quitté tout contact avec le moyen de locomotion, il reste exposé à des dangers qu'il ne rencontre pas partout ailleurs. Les marches ne sont pas des escaliers comme tous les autres; leur étroitesse et la distance qui sépare leurs degrés les uns des autres peuvent constituer un facteur de risque. Il en est de même de la presse et de la hâte dans laquelle s'effectuent souvent l'entrée et la sortie du wagon; on peut ajouter que les trains en gare sont parfois soumis à des secousses, à des « a-coups » (notamment pendant qu'on attelle de nouvelles voitures), qui peuvent faire perdre pied au voyageur montant ou descendant. Il suffit de considérer ces risques in abstracto pour justifier la solution qui découle logiquement de la jurisprudence du Tribunal fédéral et suivant laquelle les accidents subis par ledit voyageur sont des accidents d'exploitation, dont l'entreprise répond en principe. 2. - Cette constatation générale étant faite, on n'a pas à se demander, dans chaque cas concret, si l'accident survenu au cours de la montée ou de la descente est dû, en fait, à un risque spécial inhérent aux chemins de fer. À vrai dire, dans certains arrêts, le Tribunal fédéral a soulevé la question de savoir si la preuve d'un tel danger, in casu, doit être considérée comme une condition de la Eisenbahnhaftpflicht. No 61. 375 responsabilité de l'entreprise. Toutefois, la question n'a jamais été préjugée, et il convient de la résoudre, une fois pour toutes, par la négative. En effet, là où le législateur a voulu poser une semblable condition, il l'a dit expressément: c'est ainsi qu'en étendant la responsabilité des chemins de fer aux accidents résultant de travaux accessoires, l'art. 1 précise que cette responsabilité n'est encourue que quand lesdits travaux impliquent un risque inhérent à l'entreprise. D'où il résulte à contrario que cette condition n'existe pas là où la loi ne la formule pas expressément, - soit justement pour les accidents d'exploitation dans le sens indiqué plus haut. Il y a lieu de relever, d'ailleurs, que, sur un autre point, la jurisprudence a établi une distinction entre les accidents où le risque spécifique joue, en fait, un rôle, et ceux dans lesquels il n'en joue aucun. C'est à propos des accidents dus à une faute de la victime. Dans le second cas, le Tribunal fédéral a toujours admis que la faute de la victime supprime complètement la responsabilité de l'entreprise, tandis que, dans le premier, la faute n'entraîne qu'une réduction de l'indemnité. Il est clair que, si le risque spécifique était une condition de tout accident d'exploitation, la suppression de l'indemnité ne pourrait plus être décidée à raison de la faute de la victime; car, ou bien le risque spécifique aurait joué un rôle, - et alors seule une réduction de l'indemnité pourrait entrer en considération; ou bien il n'en aurait joué aucun, - et alors la demande devrait être rejetée, non pas à causa de la faute, mais parce que - par hypothèse - l'accident ne serait pas un accident d'« exploitation »); On aboutirait ainsi à un résultat contraire à l'art. 5. Il suffit de relever cette anomalie pour démontrer à l'évidence que l'accident d'exploitation est une notion générale qui ne dépend pas, dans chaque cas particulier, du point de savoir s'il y a eu

realisation effective d'un risque specifique du rail. (Dans le meme sens, Trib. imper. all. : Eisenbahnrechtliche Entscheidungen, vol. 30 p. 225 ; 39 p. 61.) 376 Organisation der Bundesbahnen N° 62. 3. - Dame Roth peut done pretendre etre complete- ment indemnee du dommage subi par elle. Ainsi le jugement attaque doit etre annule et la cause renvoyee aux juges cantonaux pour etablir le montant de ce dom- mage. Le Tribunal f6Ural prononce : Le recours est admis dans le sens des eonsiderants. VII. ORGANISATION DER BUNDESBAHNEN ORGANISATION DES CHEMINS DE FER FEDERAUX 62. Sentenza 25 settembre 1934 della Ia Sezione civUe nella causa Strade f~rrate federali eontro S. A. Fra.telli GJndra.nd. L'art. 2 cp. 2 1. f. 1 febbraio 1923 concernente l'Orgsnizzazione delle SFF non '3'oppona a ehe l'o.bit.nte d'un cantone convenga in giudizio le Strade ferrate federali, non davanti 0.1 giudice del capoluogo del cantone, ma do.vanti ad un alt~o giudice. di quest'ultimo, competente in virth d'unllo deroga. IUtrodot~ dalla legislo.zione cantonale all'ordine delle competenze terrI- toriali (connessione di causa, domanda reconvenziono.le, azione in go.ranzia, ece ...). A. - Il16 giugno 1933 due invii, indirizzati alla Societa anonima internazionale di trasporti Fratelli Gondrand (in seguito, pitt brevemente : S. A. Fratelli Gondrand) in Chiasso, andarono distrutti nell'incendio di un magazzino della stazione di Chiasso. Con petizione inoltrata il 20 gennaio 1934 al Pretore di Mendrisio, la S. A. Fratelli Gondrand ha eonvenuto in giudizio tanto le Ferrovie italiane dello Stato (F. S.), .con sede aRoma, rappresentate a Chiasso dal eapo gestlOne Organisation der Bundesbahnen N0 62. 377 titolare, quanto le Strade ferrate federali (SFF), rappre- sentate dalla Direzione di circondario aLucerna, per ottenere solidalmente, a titolo di risarcimento del danno, L. it. 45 762,35, marchi 590 e lire 73, con l'interesse al 6 % dal 10 luglio 1933. Partiva l'attriee dall'idea essere il Pretore di Mendrisio solo competente a conoscere del- l'azione contro le F. S. ed avvertiva essere la competenza del giudice adito data anche in eonfronto delle SFF, per connessione di causa, in base all'art. 27 cpc ticinese del seguente tenore: « L'azione contro pitt persone ehe per domicilio 0 residenza dovrebbero essere convenute davanti a diverse autoritit giudiziarie, pu:'> essere proposta davanti a quella del luogo di domicilio 0 di residenza di alcune di esse, se vi sia connessione per l'oggetto della domanda () per il titolo 0 fatto da cui dipende ». B. - Con petizione incidentale dei 19 febbraio 1934 le SFF hanno proposto la reiezione dell'azione contro di esse iniziata, il giudice adito essendo, a loro giudizio, incompetente. Secondo le SFF, Ja S. A. Fratelli Gondrand avrebbe potuto convenirle, nel fattispecie, solo a Berna o a Bellinzona ; esse invocano a sostegno della loro tesi, l'art. 2 cp. 1 e 2 1. f. org. amm. SFF del 10 febbraio 1923, dei seguente tenore : « Le Strade ferrate federali hanno il loro domicilio legale alla seda della direzione generale. Esse sono tenute inoltre ad eleggere domieilio nel capoluogo d'ogni Cantone, dove possono essere eonvenute in giudizio dagli abitanti del Cantone » ; a questa norma di diritto federale non potrebbe derogare, in quanto disposizione di giure cantonale, l'art. 27 cpc ticinese; d'altronde non esisterebbe tra le azioni proposte dalla S. A. Fratelli Gondrand contro le SFF e contro le F. S. la connessione richiesta da quest'ultimo artieolo. Rispondendo nell'incidente, la S. A. Fratelli Gondrand ha eonehiuso alla reiezione della deelinatoria del foro : le due azioni sarebbero connesse a' sensi dell'art. 27 cpc ticinese e l'art. 2 ep. 2 1. f. org. amm. SFF creerebbe alle SFF, in rapporto al foro, nei confronti di chi risiede nel