

BGE 66 II 193

Bundesgericht (BGE), 1940-01-01, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_66_II_193

FR: ATF 66 II 193

IT: DTF 66 II 193

Volltext

192 Versicherungsvertrag. No 41. En effet, il s'agit de définir une notion créée par le contrat et de rechercher si elle correspond aux faits, tels que le juge cantonal l'a constatés. Prend une part active à une rixe, celui qui se laisse entraîner dans une violente querelle, même s'il n'a point porté de coups ni proféré de menaces. Le contrat ne fait d'exception que pour le cas de légitime défense, de telle sorte qu'il importe peu de savoir si l'assuré n'a fait que répondre à une provocation. La légitime défense, du reste, est d'emblée exclue, en l'espèce, parce que seul l'auteur d'un acte de violence physique, à l'exclusion de la simple violence verbale, peut avoir recours à ce moyen de disculpation et que, selon les faits constatés par la Cour d'appel, il n'est pas prouvé que Zingg ait commis un tel acte sur la personne de Huguelet. Le juge cantonal a divisé la rixe en deux phases. La seule chose qu'il ait constatée, relativement à la première partie de la querelle, c'est que Huguelet a rejoint Zingg pour lui réclamer le prix d'une certaine quantité de viande qu'il lui avait vendue. C'est là l'origine de la discussion. Cependant, on ne sait si le créancier portait un bâton lorsqu'il a rejoint son débiteur, ni si les deux hommes en sont venus aux mains lorsqu'ils se sont querellés tout d'abord. Au bout d'un certain temps, Huguelet s'est éloigné, bientôt suivi par Zingg, qui l'injurait à distance. Se voyant molesté, il s'arrêta et attendit. C'est donc Zingg qui, par ses injures, a incité son adversaire à l'attendre. Sans son intervention violente et à laquelle rien ne l'obligeait, on peut penser que la dispute n'eût pas repris. Par conséquent c'est lui qui a provoqué la seconde phase de la rixe. Il y a pris une part active en injuriant Huguelet et, ce qui est plus grave, en le rejoignant. De plus, lorsqu'il fut arrivé devant lui, il continua ses insultes et gestivait d'une manière qui, si elle n'était pas particulièrement menaçante, n'en était pas moins propre à exciter son interlocuteur. Enfin, il cria à deux reprises: « Eh bien, tape donc! ». Cette exclamation Eisenbahnhaftpflicht. No 42. 193 constituait une bravade qui pouvait, soit intimider, soit provoquer les coups. En tout cas, elle était dangereuse, parce que même si elle avait pour but d'empêcher les voies de fait, elle pouvait aller à fin contraire selon le temperament et la force de la personne visée. Quoi qu'il en soit, elle a été immédiatement suivie du coup mortel et Zingg doit en porter la responsabilité entière des lors qu'il était venu, de son plein gré, se mettre à la portée de Huguelet en proferant des injures à son adresse. Par ces motifs, le Tribunal fédéral admet le recours, annule l'arrêt attaqué et déboute dame Henriette Zingg des fins de sa demande.

VIII. EISENBAHNHAETPFLICHT RESPONSABILITE CIVILE DES CHEMINS DE FER 42. Sentenza 17 ottobre 1940 della 11 sezione civile nella causa Giovanni Masa contro Strade ferrate federali. Art. 1 LROF: L'approntamento di materiale rotabile per caricare o scaricare merci in linea aperta e il trasporto di questo materiale sino al punto di carico o di scarico fanno parte del regolare esercizio di una ferrovia. Gli infortuni che possono accadere in tali operazioni sono infortuni dell'esercizio ferroviario. Art. 1 EH G: Das Bereitstellen von Rollmaterial zum Verlad und Auslad von Waren auf offener Strecke und der Transport dieses Materials bis zur Ein- oder Ausladestelle gehören zum ordentlichen

Betrieb einer Eisenbahn. Unfälle, die sich bei solchen Verrichtungen ereignen, sind Eisenbahnbetriebsunfälle. Art. 1 LROF. La mise A disposition de materiel roulant pour charger ou decharger des marchandises en pleine voie et le transfert de ce materiel jusqu'au lieu de chargement ou de dechargement font partie de l'exploitation reguliere des chemins de fer. Les accidents qui peuvent survenir au cours des operations sont des accidents occasionnes par l'exploitation des chemins -de fer. Summa dei fatti : A. - Il 12 febbraio 1937, la ditta Federico Branca-Masa, commerciante in legnami, ordinava, come di consuetudine, un carro merci per caricarvi in linea aperta, ad un chilometro circa dalla stazione di Rauzo, una partita di squarconi di tannino. La manovra del carro fino all' luogo di carico doveva effettuarsi come segue: il carro, sganciato dal treno, era spinto per un certo tratto dalla locomotiva; l'impulsione non essendo però sufficiente per farlo giungere al luogo di arrivo, il carro doveva essere mosso a mano, per qualche centinaio di metri, dagli operai della ditta Branca-Masa che l'accompagnavano; sul carro si trovava pure un funzionario delle Strade ferrate federali per sorvegliare la manovra, la quale si effettuava di notte, durante le ore in cui sulla linea, che era a semplice binario, non correva alcun treno. Il 13 febbraio, il capostazione di Ranzo dava, come al solito, corso all'ordinazione fatta dalla ditta Branca-Masa il giorno precedente; tuttavia, non avendo personale disponibile per la sorta, autorizzava gli operai della committente a partire da soli sul carro. Giunto il carro sul ponte di Ranzo, Giovanni Masa, uno degli operai che lo spingevano a mano, metteva il piede in una delle buche esistenti fra le traversine e la passerella, e cadde e si ebbe stritolato dal carro il braccio destro che dovette poi essergli amputato. B. - Con petizione 31 gennaio 1938 Giovanni Masa conveniva, davanti alla Pretura di Bellinzona, le Strade ferrate federali e, subordinamente, la ditta Branca-Masa, sua datrice di lavoro, chiedendo il pagamento della somma di fr. 67450, oltre l'interesse legale dal 13 febbraio 1937. Tanto le Strade ferrate federali, quanto la ditta Branca-Masa concludevano pel rigetto della petizione. Con sentenza 25 aprile 1940 il Pretore di Bellinzona, applicando la legge 28 marzo 1905 sulla responsabilità civile delle imprese di strade ferrate (LRCF), ammetteva la domanda dell'attore sino a concorrenza di fr. 36 802. Da questa sentenza tanto le Strade ferrate federali quanto Giovanni Masa si aggravavano alla Camera civile del Tribunale di appello, la quale, con giudizio 8 luglio Eisenbahnpflicht. NO 42. 1940, basandosi sulla LROF, condannava le Strade ferrate federali a pagare all'attore la somma complessiva di fr. 35302. O. - Le Strade ferrate federali hanno inoltrato al Tribunale federale tempestivo ricorso ai sensi degli art. 56 e seg. OGF. Giovanni Masa ha interposto ricorso adesivo. Estratto dei considerandi : 1. - Giusta l'art. 1 della LROF, le imprese ferroviarie rispondono, in linea di massima, della morte o della lesione di una persona in seguito ad infortunio che sia in un rapporto di causalità con l'esercizio ferroviario, il quale, secondo la giurisprudenza del Tribunale federale (RU 60 II 373 e le sentenze ivi citate), comprende il trasporto delle persone e delle merci sulla strada ferrata, come pure le operazioni che lo preparano e lo terminano. Il quesito da risolvere in concreto è se ci si trovi in presenza di un infortunio dell'esercizio ferroviario a stregua della suddetta giurisprudenza. Le Strade ferrate federali negano, obiettando che nel fattispecie il carro non era manovrato dal loro personale, ma da quello della committente, alla cui disposizione esse l'avevano posto. Quest'obiezione però non regge. L'approntamento di materiale rotabile per caricare o scaricare merci in linea aperta e il trasporto di questo materiale sino al punto di arrivo o di scarico fanno parte del regolare esercizio delle Strade ferrate federali; e ciò è tanto vero che le ferrovie convenute hanno emanato a tale riguardo apposite prescrizioni di servizio.

(circolare generale 41/31). Gli infortuni che possono accadere in tali operazioni sono adunque infortuni dell'esercizio ferroviario. La suddetta circolare generale, alla cifra VII, prevede anzi la possibilità di regresso delle Strade ferrate federali verso il committente del carro per ottenere il rimborso delle indennità che dovessero pagare in forza della loro responsabilità legale. Contrariamente a quanto ritengono le Strade ferrate 196 Eisenbahnhaftpflicht. N° 42. federali, la loro responsabilità non cessa al momento in cui il carro è stato approntato e non è più mosso dalla forza motrice ordinaria. Sono infatti le Strade ferrate federali che debbono provvedere alla manovra del carro il quale va accompagnato da uno dei loro agenti. Sta bene che nel fattispecie il capostazione di Ranzo, non disponendo del personale necessario, ha autorizzato gli operai della ditta committente ad effettuare da soli la manovra. Ma quest' autorizzazione contraria ai regolamenti non poteva naturalmente far sì che, a partire da quel momento, tutte le operazioni ferroviarie della manovra in parola non fossero più inerenti all'esercizio delle Strade ferrate federali. Posto che nel corso della manovra un estraneo fosse stato ferito od ucciso, le ferrovie convenute non potrebbero evidentemente sostenere che non ci si trovi in presenza di un infortunio dell'oro esercizio. Ma a tale riguardo è irrilevante che la vittima sia uno degli operai della ditta committente. D'altra parte, anche se si volesse ritenere che la manovra in parola non fa parte dell'esercizio propriamente detto, ma entra nella categoria dei lavori accessori ad esso connessi, l'art. 1 LRFC sarebbe pur sempre applicabile. Infatti ci si troverebbe di fronte ad un lavoro accessorio soggetto ai pericoli inerenti all'esercizio (celerità del lavoro, pesantezza del carro). La situazione si presenterebbe altrimenti se nel caso concreto l'infortunio fosse accaduto su un binario di raccordo della ditta Branca-Masa (RU 31 II 221 e seg.). Dosi però non è: l'infortunio ha avuto luogo sulla linea delle Strade ferrate federali. 2. - ... Il Tribunale federale pronuncia: Tanto il ricorso principale, quanto il ricorso adesivo sono respinti e la sentenza impugnata 8 luglio 1940 della Camera civile del Tribunale di appello del Cantone Ticino è confermata. Eisenbahnhaftpflicht. N° 43. Arrêt de la IIe Section civile du 12 décembre 1940 dans la cause eie du chemin de fer Fnl tourg-llorat-Auet contre les époux Rotzetter. 197 Responsabilité civile des entreprises de chemin de fer (Loi fédérale du 28 mars 1905). L'entreprise de chemins de fer à traction électrique attaquée en raison d'un accident causé par les installations servant au transport du courant (rail de contact) répond en vertu de la loi du 28 mars 1905 et non en vertu de la loi fédérale concernant les installations électriques à faible et à fort courant, du 24 juin 1902, encore que l'accident se soit produit en l'absence de tout convoi. Si l'accident est dû, ne serait-ce qu'en partie, à une faute de l'entreprise (insuffisance de la clôture), la faute concurrente de la victime ne peut tout au plus justifier qu'une réduction de l'indemnité. La faute de la victime, eut-elle même consiste dans la violation d'une prescription de police, doit s'apprécier avec moins de rigueur lorsqu'il s'agit d'un enfant qui n'est pas encore en état de mesurer exactement tous les dangers auxquels il s'expose. Eisenbahnhaftpflicht (Bundesgesetz vom 28. März 1905). Unfall auf einer elektrisch betriebenen Bahnstrecke, verursacht durch die der Zuleitung des Fahrstroms dienenden Anlagen (Kontaktschiene): Die Haftung der Bahnunternehmung richtet sich nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 28. März 1905, nicht nach dem Elektrizitätsgesetz vom 24. Juni 1902, auch wenn beim Unfall kein Zug zur Stelle war. Ist der Unfall, und wäre es auch nur teilweise, einem Verschulden der Bahnunternehmung zuzuschreiben (z. B. wegen ungenügender Einhegung), so kann das Mitverschulden des Opfers höchstens eine Ermässigung der Entschädigung rechtfertigen. Das Verschulden des Verunfallten, selbst das Übertreten einer Polizeivorschrift, ist milder zu beurteilen bei einem Kinde, das die

Gefahren, denen es sich aussetzt, noch nicht richtig einzuschätzen vermag. Responsabilità civile delle imprese di strade ferrate (legge federale 28 marzo 1905). L'impresa di una strada ferrata a trazione elettrica convenuta per un infortunio causato dagli impianti che servono al tra- sporto della corrente (rotaia di contatto) risponde in virtu della legge 28 marzo 1905 e non in forza della legge federale 24 giugno 1902 concernente gli impianti elettrici a corrente forte e a corrente debole, beuche l'infortunio sia avvenuto mentre non era presente nessun treno. Se l'infortunio e imputabile, anche soltanto in parte, a una colpa dell'impresa (p. es. per cinta insufficiente), la colpa c.onc<?IDI- tante deHa vittima puo tutt'al piu giustificare una nduzlone dell'indennita. .

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