

BGE 66 II 197

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

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_66_II_197

FR: ATF 66 II 197

IT: DTF 66 II 197

Volltext

196 Eiaenbahnhaftpflicht. No 42. federali, Ia IorQ responsabilita non eessa al momento in cui il carro e stato approntato 0 non e piu mosso dalla forza motrice ordinaria. Sono infatti le Strade ferrate federali ehe debbono provvedere alla manovra del carro, il quale va accompagnato da uno dei loro agenti. Sta bene ehe nel fattispecie il capostazione di Ranzo, non disponendo del personale necessario, ha autorizzato gli operai della ditta eommittente ad effettuare da soli la manovra. Ma quest' autorizzazione eontraria ai regolamenti non poteva naturalmente far si ehe, apartire da quel momento, tutte le operazioni ferroviarie della manovra in parola non fossero piu inerenti all'esercizio delle Strade ferrate federali. Posto ehe nel corso della manovra un estraneo fosse stato ferito od uceiso, le ferrovie convenute non potrebbero evidentemente sostenere ehe non ci si trovi in presenza di un infortunio delloro esercizio. Ma a tale riguardo e irrilevante ehe la vittima sia uno degli operai della ditta eommittente. D'altra parte, aneche se si volesse ritenere ehe la manovra in parola non fa parte dell'esercizio propriamente detto, ma entra nella categoria dei lavori accessori ad esso connessi, l'art. 1 LRCF sarebbe pur sempre applicabile. Infatti ci si troverebbe di fronte ad un lavoro accessorio soggetto ai pericoli inerenti all'esercizio (celerita 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.}. Cosi per<> non e: 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 e confermata. Eisenbahnhaftpflicht. No 43. 43. Arr~t de la n e Seetiou civile du 12 decembre 1940 dans la cause eie du chemin de fer Fribourg-Ilorat-Au4't contre les epoux RotzeU4'r. 197 ResptYnlJabilite civile des entreprises de chemin de jer (Loi foerale du 28 mars 1905). L'entreprise de cheinins de fer a traction electrique attaquee en raison d'un accident cause par les- installations servant au transport du courant (rail de contact) repond en vertu de la loi du 28 mars 1905 et non en vertu de la loi foerale concernant les installations electriques a faible et a fort courant, du 24 juin 1902, encore que l'accident se soit produit en l'absence de tout convoi. Si l'accident est du, ne serait-ce qu'en partie, a une faute de l'entreprise (insuffisance de la clöture), la faute concurrente de la victime ne peut tout au plus justifier qu'une roouction de l'indemnite. La faute de la victime, eut-elle mame 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 €In etat 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 servizio della corrente (rotaia di contatto) risponde in virtù 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, benché l'infortunio sia avvenuto mentre non era presente nessun treno. Se l'infortunio è imputabile, anche soltanto in parte, a una colpa dell'impresa (p. es. per cinta insufficiente), la colpa concorrente della vittima può tuttavia giustificare una riduzione dell'indennità. 108 Eisenbahnhaftpflicht. No 43. La colpa della vittima, anche se consista nella violazione di una norma di polizia, deve essere valutata meno rigorosamente quando si tratta di un ragazzo che non è ancora in grado di misurare esattamente tutti i pericoli cui si espone. A. - Le 15 avril 1937, Marcel Rotzetter, fils de Charles, né le 30 avril 1924 a Misery (Fribourg), a été victime d'un accident mortel dans les circonstances suivantes : Etant parti de Misery au début de l'après-midi à la recherche d'escargots avec trois enfants de son âge, dont son frère Ernest, il se trouvait avec ses camarades, entre 14 h. et demie et 15 heures, dans la forêt qui sépare le village de Courtepin et le hameau de Breilles, à un endroit situé entre le chemin communal qui relie ces deux localités et la voie du chemin de fer de Fribourg à Morat. Ne sachant pas au juste où ils étaient, les enfants demandèrent leur chemin à une jeune fille qu'ils venaient de rencontrer et qui leur dit qu'ils trouveraient non loin de là, dans la direction de Courtepin, un passage à niveau qu'ils n'auraient qu'à traverser pour arriver à la route cantonale. Au lieu de suivre ce conseil, ils se rapprochèrent de la voie du chemin de fer dans l'idée de gagner plus rapidement la route en traversant la voie. Celle-ci, en cet endroit, est installée sur un remblai au bas duquel se trouve une clôture composée de trois fils de fer distendus le long de laquelle croissent de jeunes saules destinés à former une haie, mais encore assez espacés les uns des autres. La traction est électrique, avec cette particularité que le courant est fourni par un rail conducteur parallèle à la voie du côté où se trouvaient les enfants. Après avoir vu passer un train, les enfants se mirent à franchir la clôture et, tandis que ses compagnons gravissaient le talus, le jeune Rotzetter, qui était en tête, ayant probablement glissé sur le ballast, tomba à genoux sur le rail conducteur du courant et fut électrocuté. Ses camarades ne comprirent d'ailleurs rien à ce qui lui était arrivé. Comme il ne se relevait pas et que des étincelles fusaient autour de son corps, ils crurent, dit l'un d'eux, qu'il y avait un feu. L'un d'eux voulut faire une plaisanterie et lui crièrent de « cesser ses manières ». Son frère essaya de le dégager, mais reçut une forte secousse et lâcha prise. Terrorisés, les enfants s'en furent alors chercher du secours et ramenèrent sur les lieux un employé de la Compagnie qui dégagna finalement le corps de la victime. B. - Par demande du 17 février 1938, les parents du jeune Marcel Rotzetter, soit Charles Rotzetter et sa femme Emma née Progin, ont assigné la Compagnie en paiement des sommes suivantes : (1) 6000 fr. à titre d'indemnité pour perte de soutien, b) 5000 fr. à titre de réparation morale, c) 400 fr. pour frais de transport, d'inhumation et du monument funéraire. La Compagnie a conclu au déboutement, en soutenant en résumé que l'accident était dû exclusivement à la faute de la victime, à laquelle elle reprochait d'avoir contrevenu à l'art. 1^{er} de la loi fédérale sur la police des chemins de fer du 18 février 1878, qui interdit à toute personne non

occupee" au chemin de fer des'introduire sur la voie ailleurs qu'aux endroits ouverts au public. O. - Par jugement du 2 mars 1939, le Tribunal civil de l'arrondissement de la Sarine, mettant la moitié du dommage a la charge de la Compagnie, a raison de la faute de la victime, a condamne la defenderesse a payer aux demandeurs une indemnite de 2400 fr. avec interets au 5% des le 15 avril 1937, cette somme comprenant les divers elements du dommage invoque par les demandeurs, soit perte de soutien, frais occasionnes par la mort de l' enfant et tort moral. Sur appel des demandeurs "et de la defenderesse, la Cour d'appel du Canton de Fribourg a reforme ce juge- ment en ce sens qu'elle a condamne la Compagnie a payer aux demandeurs la somme de 5300 fr. avec interets au 5% des le 15 avril 1937, cette somme representant, outre l'indemnite pour tort moral evaluatee a 2000 fr., les trois quarts du prejudice materiel (4000 fr. pour perte de 200 Eisenbahnhaftpflicht. NO 43. soutien, et 400: fr. pour frais de transport, d'inhumation et du monument funeraire), soit 3300 fr. D. - La Compagnie a recouru en reforme en reprenant ses conclusions liberatoires. Les demandeurs ont conclu au rejet du recours et a la confirmation de l'arret attaque. OonsUMrant en droit : .

1. -:- C'est avec raison que les parties n'ont pas invoque les dispositions de la loi federale concernant les installations electriques a faible et a fort courant, du 24 Juin 1902, car, par sa destination aussi bien que par sa nature le rail de contact constituait en l'espece une partie integrante de l'equipement du chemin de fer et, bien qu'il presentat un danger en soi, ce danger etait cependant si intimement lie aux autres risques de l'entreprise qu'il n'en constituait pour ainsi dire qu'un des aspects particuliers. Le fait, d'autre part, que la victime avait ete electrocutee en l'absence de tout convoi, par simple contact avec le rail conducteur du courant, n'etait pas un motif suffisant pour denier au sinistre le caractere d'un accident « survenu au cours de l'exploitation », dans le sens de l' art. 1er de la loi federale du 28 mars 1905 sur la responsabilite des entreprises de chemin de fer. car cette responsabilite est fondee sur le risque inherent a ces entreprises et, lorsqu'elles sont a traction electrique, ce risque subsiste evidemment aussi longtemps que, meme en l'absence de tout convoi, les lignes electriques ou le rail de contact sont sous tension. 2. - A l'appui de ses conclusions liberatoires, la recourante s'est appliquee a rejeter toute la responsabilite sur la victime, a laquelle elle reproche de s'etre mise en contact avec le rail a la suite d'une violation consciente de la loi sur la police des chemins de fer. Que le jeune Rotzetter ait contrevenu a une prescription formelle de cette loi et que cette infraction soit de nature a engager sa responsabilite, cela n'est pas douteux, car, a treize Eisenbahnhaftpflicht. No 43. 201 ans, un enfant d'une intelligence moyenne sait qu'il est interdit de traverser une ligne de chemin de fer ailleurs qu'aux endroits amenes pour cela, et il sait aussi qu'il commet une faute lorsqu'il contrevient a cette defense. Mais il est clair que cette faute ne doit pas s'apprécier avec la meme rigueur que s'il s'agissait d'un adulte. A cet age, en effet, l'enfant ne se rend pas encore exactement compte de tous les dangers auxquels il s'expose en traversant une ligne de chemin de fer, et l'on ne saurait lui reprocher de ne s'etre pas comporte avec la prudence voulue. Si l'on considere en outre que, dans le cas particulier, ni le jeune Rotzetter ni ses compagnons ne connaissaient, d'apres les constatations de l'arret attaque, le danger que presentait le rail de contact, meme en l'absence de tout convoi sur la ligne, sa faute n'apparait pas si grave que l'accident ne puisse pas etre attribue en partie aussi au risque inherent a l'entreprise. Comme on vient de le dire, ce risque n'a pas laisse de jouer un rôle dans l'accident, puisque, si la ligne n'avait pas ete equipee avec un rail de contact, les enfants auraient tres probablement traverse la voie sans accident. Mais il y a une autre circonstance qui exclut la possibilite de considerer l'accident comme du a la seule faute de la victime, c'est qu'il est egalement imputable a une negligence de la Compagnie. La Cour

caotonale a retenu deux fautes a la charge de la recourante : l'une qu'elle a relevee avec une grande severite et qui aurait ete de renoncer, a partir de 1924, a l'appareil de planches dont elle avait jusqu'alors, en maniere de protection, recouvert le rail de contact, l'autre qu'elle a jugee beaucoup plus legere, d'avoir mal entretenu la cloture qui bordait la voie. Pour ce qui est du premier point, c'est avec raison que la recourante combat l'opinion de la Cour. La question des mesures de securite qu'il y avait a prendre relative- ment au rail de contact etait en effet une question d'ordre purement technique, relevant exclusivement de l'autorite administrative echargee du contröle des installations, et 202 Ei"enbalmhaftpflicht. NO 43. du moment que. e'est avec l'autorisation expresse de cette autorite (cf. lettre du Departement federal des chemins de fer du 2-1 octobre 1924) que la recourante a procede a l'enlevement de l'appareil, on ne voit pas surquel fondement on pourrait l'incriminer de ce chef. Le second grief, en revanche, est parfaitement fonde et le Tribunal federal estime meme que la faute de la Compagnie est plus grave que ne l'a juge la Cour cantonale ; car, d'apres les constatations de l'arret attaque, la cloture se composait en tout et pour tout de trois fils de fer distendus d'ailleurs a certains endroits et dont le plus eleve se trouvait a 40 centimetres du sol, et d'une bordure de saules destines probablement a servir de haie un jour ou l'autre, mais qui, a l'epoque de l'accident, etaient encore assez distants les uns ,des autres pour permettre le passage. 01' il est clair qu'une telle cloture ne remplissait pas son office, car on aurait beau illre, comme le fait la Cour cantonale, qu'une barriere constitue un avertissement de par sa seule presence, encore faut-il qu'elle offre une certaine resistance a celui qui tente de la franchir, et tel n'etait pas le cas de la cloture en question. L'arret constate du reste qu'elle etait souvent franchie par les gens de la region, si bien qu'un des employes de la Compagnie a pu illre que c'etait justement la raison pour la quelle les fils etaient distendus. Il est parfaitement exact que ces gens se mettaient dans leurs torts et engageaient leur respon- sabilite, mais la Compagnie, qui ne pouvait ignorer cet etat de choses, engageait egalement la sieille en ne prenant pas les mesures qui s'imposaient et qui s'imposaient d'autant plus que le rail decontact, depuis qu'il etait decouvert, presentait un tres grand danger meme entre le passage des trains. Elle devait du reste supposer que ce ne serait peut-etre pas toujours des' personnes experi- menrees qui seraient tenues de traverser la voie, mais des enfants inconscients ou moins conscients des :dsques auxquels ils s'expOsaient. La Cour cantonale a partage les responsabilites a raison d'un quart a la charge de la victime et des trois Motorfahrzeugverkehr. No 44. 203 quarts a celle de la Compagnie. Le Tribunal federal ne juge pas a propos de modifier cette proportion, malgre ce qui a ete dit ci-dessus au sujet du grief relatif a la suppression de l'appareil de protection.

3. --:- En ce qui concerne l'evaluation du' dommage, le Tribunal federal ne voit rien a reprendre a la decision de la Cour. La jurisprudence ayant en effet reconnu le droit pour les parents d'un enfant decede par suite d'acci- dent de reclamer une indemnite pour perte de soutien, la discussion ne pourraif, tout au plus porter que sur l'ev~luation du dommage. Mais c'est lit essentiellement une question de fait et d'appréciation et, devant les consta- tations de l'arret, le Tribunal federal ne voit aucun motif d'intervention. Il en est de meme, et pour les memes raisons, des autres elements du dommage materiel. La Cour cantonale a juge bon d'allouer egalement aux intimes, une indemnite speciale a titre de reparation du tort moral. L'accident etant, comme on l'a dit, imputable en partie a la faute de la Compagnie, et la Cour cantonale' posant en fait que la mort brutale du jeune Rotzettel' avait cause une douleur particulierement cruelle a ses parents, cette decision n'est pas critiquable non plus. Pour ce qui est de la somme allouee, elle n'est pas exageree et il n'y a pas de raisons de la reduire. Le Tribunal federal prononce : Le recours est rejete et l'arret attaque est confirme.

IX. MOTOFAHRZEUGVERKEHR ET CIRCULATION DES VEHICULES

AUTOMOBILES 44. Auszug aus dem Urteil des I. Zivildepartements vom 24. September 1940 i. S. Tobler-Meier gegen «Zürich», AUg. L'nfaU- und Haftpflichtversicherungs-A.-G. Motorfahrzeughaftpflicht. Verhältnis von Art. 46 MFG zu Art. 81 OG. Die tatsächlichen Feststellungen des kantonalen RH.

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