

## BGE 6 I 449

Bundesgericht (BGE), 1880-01-01, FR

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge\\_6\\_I\\_449](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_6_I_449)

FR: ATF 6 I 449

IT: DTF 6 I 449

### Volltext

448 B. Civilrechtspflege. getretene @;d)aben ben st(tution~betrag jebenfaU~ übetfteigt. :Ijenn: IDlan fann bei ·Illiürbigung be~ entftanbenen @;d)abenß ein boV" l'efte~ ~tinAi" AU @runbe legen; man fann nlimlid) entweber ballon außge~en, ban berjenige @;d)aben in ~etrad)t fomme, wel- d)er ber IDraffe baburd) entftanben ift, bau ba~ llom interfan- tonalen stomite an ber erften merfteigerung im mationalba~n get~ane @ebot nid)t ratifi~itt wrbe, be~w. bau ber @;teigerung~· tauf auf @runblage bieie~ @ebot~ nid)t ~u @;tanbe fam unb uoUöogen wurde, 0 be r ab e r eß fann ballon ausgegangen wer" ben ban lebiglid) berjenige @;d)aben in metrad)t AU 3ie~en fei, wel~er ber iillaffe baburd) llerurfad)t wurde, ban burd) bag wb .. fungßlo~ gebliebene &ngbot beß interfantonalen stomite'ß bei'r erften merfteigerung ber mertragßabfd)luu mit anbern IDlitbewer- bern uer~inbett unb bie ~eenbigung ber .(tiqubation ~inaußge: fd)oben wurde . .2egt man baß erftere ~tin3il' AU @runbe, fo ift, angefid)tß ber :IJifferenö AWijd)en bem @r!öfe ber 3weiten mer- fteigerung, bet für betbe @;eftionen blon 3 900 000 ffr. beträgt, unb bem bei'r erften merfteigerung abgegebenen ~öd)ftgebote beß intedantonalen stomite'ä, wefd)eä auf 4 400 000 ffr. für beibe @;eftionen anfteigt, l)~ne Illieitereg Hat, ban ber @;d)aben ben ftationäbetrag bei weitem überfteigt. ~mein aud) Wenn man ber @;d)abenbermittlung bag AWeite ~tinAil' 3u @runbe legt, fo gelangt man 3U feinem anbern ~efultat. ~enn bie :IJaAwi. fiVenfunft beä interfantonalen stomite'ä bei'r erften merfteigerung ~atte Aunäd)ft Aur ffolge, bau bie meräuerung ber Einte u e r:: ~.ö 9 ed, baburd) bie .Beit, wli~renb weld)er ~ie ma~~ auf ~:d). nung ber IDlaffe betrieben Werben munte f bte metrtebauäfa{(e fomit ber IDlaffe 3ur Eaft fielen, \.lom 28. Dttober 1879 biß Aum 1. iillai 1880, \.lon wefd)em .Beit.j)unfte an nad) ber 3weiten mer .. fteigerung ber metrieb auf ~ed)nung beä @rwerberä· weiter ge:: fül}rl werben lonnte, uedlingert, bie .2iquibationßfoften, infolge \.letllingerler :IJauer ber .2iquibation, \.lernel}rl wurden unb aud) bie .Bingauäflille ber @läubiger infolge beffen anwud)fen. 3m m3eitern muU aber aud) batauf ~ingewiefen Werben I baÜ bie 3",eitemerfteigerung . geueübetb~r erften für bie Dftf;f~onf ~u~ abgefel}en \.lon bem @ebote beß mtetfantonaleu stomtte ß, emen er~ebnd)en IDlinbeterlög ergab, inbem bie morboftba~ngereUf~llft I IH. Haftpflicht der Eisenbahnen etc. bei Tödtungen etc. N° 77. 449 {>ei ber erften@;teigemng auf bie Dftfeftion ein ~ngebot \.IOU 3375000 ffr. gemad)t l)atte, weld)eg infofge beä ~ngeboteg beg interfantonalen . stomite'ß nid)t angenommen wurde, wli~reni;l bei ber 3weHen merfteigerung bie Dftfeftion blon einen ~teiß \.lon 3 150 000 ~r. eqielte. :IJaU nun, ange~d)tä biefer ffaftoren, bie burd) bie :IJa3wifd)enfunft beg nterfantonafen stomite'ß liei ber erften merfteigerung für bie iillaffe entftanbene @;d)libigung ben ftationälietrag ,überfteigt, fann nid)t ~weifel~aft fein. . :tJemnad) ~at bag muubeßgerhtt befd)loffen: :IJaß @efud) beg interfantonalen stomitß'ß ber mationalba~u, " gemeinben um gän~nd)en ober tl}eilweifen@dau beä merfaUe3 ber llon i~r geleiftetet ftation \.lon 50 000 ~r. with abgewiefen. m. Haftpflicht der Eisenbahnen etc. bei Tödtungen und Verletzungen.

Responsabilité des entreprises de chemins de fer etc. en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles. 77. Arrêt du 10 Septembre 1880 dans la cause Saglio. Le 8 Aout 1877 à six heures environ du matin, soit au moment du passage du train venant de Lausanne à Fribourg. Julien Saglio, d'Ornavasso, province de Novarre (Italie), ouvrier maçon pour le compte de Claude Winkler, entrepreneur à Fribourg, était occupé à des travaux de réparation de la culée du pont d'Oron, à une distance de la gare qui n'a pu être déterminée exactement, mais qui, d'après les données du dossier, paraît être de 90 mètres au moins et de 250 pas au plus. . . L'échafaudage, sur lequel Saglio travaillait seul au moment dont il s'agit, se trouvait relié à la voie par un pont de bois, destiné au transport des matériaux, mesurant 450 B. CivilrechtspHeger; d'après l'accès de l'échafaudage lui-même. Ce madrier, dont l'extrémité inférieure reposait au milieu des rails, était régulièrement enlevé avant le passage de chaque train. Le train partant d'Oron quelques minutes après six heures venait de quitter la gare, lorsque Saglio, s'apercevant que le madrier en question était encore sur la voie, sauta à bas de l'échafaudage et chercha, mais trop tard, à éloigner l'obstacle. En saisissant le madrier, il fut lui-même atteint et terrassé par la locomotive, qui lui broya la jambe gauche; l'amputation de ce membre dut avoir lieu le même jour. Peu d'instant avant l'accident, les nommes Ronchi, Bap-tiste, et Albini Nizolla, ouvriers travaillant avec Saglio, et Borghini, Pierre, piqueur de l'entrepreneur Winkler, avaient quitté le chantier sous divers prétextes ; ce n'est qu'au bout d'une demi-heure environ, peu avant l'arrivée du train se dirigeant sur Lausanne, que le blessé, dont les gémissements avaient attiré des passants, fut trouvé sur la voie et transporté dans un lieu où il put recevoir les premiers soins. Par demande déposée au Greffe fédéral le 26 Février 1878, Saglio avait déjà conclu à ce que la Compagnie de la Suisse Occidentale soit, sous réserve de son droit de recours, cas échéant, contre l'entrepreneur Winkler, condamnée à lui payer une indemnité de 25000 fr., modération de justice réservée. La Compagnie défenderesse ayant opposé l'incompétence du Tribunal fédéral, le demandeur a déclaré, le 29 Avril de la même année, admettre à cette exception, et vouloir porter la cause devant les tribunaux fribourgeois. Par nouvelle demande du 4 Juillet 1878, Saglio porta, en effet, les mêmes conclusions devant le Tribunal civil de l'arrondissement de la Sarine. A l'audience de ce Tribunal, du 23 Aout 1878, la Compagnie défenderesse souleva une exception declinatoire du for fribourgeois, exception définitivement rejetée par arrêt du Tribunal fédéral, du 13 Juin 1879. Après avoir entendu de nombreux témoins et procédé en corps à une vision des lieux de l'accident, le Tribunal de la Sarine a déclaré, conformément à la jurisprudence des Tribunaux fédéraux (Haftpflicht der Eisenbahnen etc. bei Tödtungen etc. N° 77. 451 Sarine, dans sa séance du 4 Mars 1880, après avoir considéré entre autres que la Compagnie défenderesse est responsable en vertu de l'art. 2 de la loi fédérale du 1er Juillet 1875, qu'il résultait des dépositions des témoins et des pièces du dossier qu'aucune faute n'était imputable à Saglio, et que le dommage subi par celui-ci est incontestable, lui a alloué une indemnité de dix mille francs. Par acte du 24 Mars 1880, la Compagnie de la Suisse Occidentale a interjeté appel de ce jugement. A l'audience du 21 Mai suivant, la cour d'Appel de Fribourg a admis, par jugement, la demande de l'entrepreneur Claude Winkler, tendant à être autorisé à intervenir accessoirement au procès. Après avoir entendu de nouveaux témoins et procédé, à son tour, sur la demande du prédit Winkler, à une inspection locale du théâtre de l'accident, la première Cour, statuant sur rappel en sa séance du 19 Juillet 1880, a admis la demande de Saglio, en portant toutefois l'indemnité allouée au demandeur à douze mille francs, avec intérêt légal de cette dernière date, et a rejeté la demande de la Compagnie défenderesse de ses conclusions alternatives. L'arrêt de la Cour se fonde sur les motifs ci-après : le cas actuel

rentre dans les prévisions de l'art. 2 de la loi fédérale du 17 Juillet 1875 ; à teneur de ses dispositions la Compagnie est responsable de l'accident arrivé à Saglio, à moins qu'elle n'ait prouvé que c'est par la faute de celui-ci que cet accident est survenu. Or la Compagnie n'a point fait cette preuve. Ce n'est pas Saglio qui a construit l'échafaudage, ni placé le madrier; son rôle se bornait à l'utiliser pour son travail; Saglio n'a pas commis d'imprudence en n'enlevant pas le madrier plus tôt, et en attendant pour cela le moment extrême, puisque ce n'était point à lui qu'incombait ce soin, et qu'il a dû croire, jusqu'au moment de l'arrivée du train, que ceux que cela concernait s'étaient acquittés de leur mission. La Compagnie ne peut dès lors échapper à la responsabilité du dommage résulte pour Saglio de l'accident dont il a été victime. C'est contre cet arrêt que la Compagnie S.-O., ainsi que l'entrepreneur Winkler, ont recouru au Tribunal fédéral. Les 452 B.

Civilrechtspflege. recourants concluent à ce qu'il lui plaise libérer la Compagnie du paiement de toute indemnité à Julien Saglio. Dans son mémoire à l'appui de cette conclusion, la Compagnie fait valoir, en résumé, les considérations suivantes : L'accident n'a eu d'autre cause que l'imprudence et la faute de Saglio lui-même. La Compagnie doit être libérée de ce chef. Mais à supposer que la négligence, ou la faute, reprochée par Saglio à l'entrepreneur Winkler ou à son collègue maître Borghini, soit établie, la Compagnie n'en est aucunement responsable. Il s'agit d'un accident survenu dans l'exploitation, et par conséquent de l'application de l'art. 2 de la loi de 1875 précitée. Cet article met à la charge de l'entreprise une double preuve, l'une positive et l'autre négative. La preuve positive consiste à établir que l'accident est dû à la négligence ou à la faute de personnes non employées pour le transport; or cette preuve a été faite par la Compagnie. Saglio dit lui-même que l'accident est dû à la négligence, à la faute de Borghini le piqueur, ou à l'entrepreneur Winkler, qui faisaient commencer le travail aux ouvriers à un moment inopportun, qui leur prescrivaient d'aborder l'échafaudage par le front et non par le côté, etc. À supposer, ce qui est contesté, que l'entrepreneur et ses gens soient fautifs, la Compagnie n'est pas responsable de cette faute; ces personnes n'appartiennent pas à celles « employées pour le transport. » Or, pour que la Compagnie prouve qu'il n'y a pas eu de faute à elle imputable, il lui suffit, pour être libérée, que l'accident ait eu lieu par la faute d'une personne non employée pour le transport. La preuve négative de l'absence de faute imputable à l'entreprise a été apportée également par la défenderesse. Comme il n'y a eu ni déraillement, ni rupture, ni bris de machine, la faute de l'exploitation n'aurait pu consister que dans un départ prématuré du train, ou dans l'omission des signaux de départ. Or ni l'un, ni l'autre cas ne s'est présenté. Le mémoire de l'entrepreneur Winkler se joint aux conclusions de la Compagnie, en disant : *In Haftpflicht der Eisenbahnen etc. bei Tödtungen etc.* N° 77. 453 TI ne saurait être question dans le procès de la responsabilité de la Compagnie de ce qu'elle est prévue à l'art. 2, mais simplement d'une responsabilité indirecte dans le sens de l'art. 3. Dès lors la question rentre sous les principes du droit commun, et Saglio, qui attribuait l'accident à la négligence ou faute des personnes non employées au transport, et n'alléguait d'ailleurs aucune faute à la charge de la Compagnie elle-même, a l'obligation de prouver que l'accident est bien réellement arrivé par la faute de l'entrepreneur Winkler, et de ses employés, et qu'il n'est nullement imputable à sa propre faute ou imprudence. Or cette preuve n'a pu être faite. L'entrepreneur avait expressément recommandé aux ouvriers de laisser la voie libre au moins dix minutes avant le passage des trains; des horaires et des drapeaux-signaux avaient été remis aux ouvriers; aucune faute personnelle ne peut être imputée à Winkler : on ne saurait astreindre celui-ci à avoir constamment sur chaque chantier un surveillant chargé de le représenter et d'empêcher les accidents. La convention

passée entre cet entrepreneur et la Compagnie, le 9 Juin 1877, ne prévoit rien de semblable pour de petits ouvrages de réparation n'occupant que deux ou trois ouvriers. Borghini est également à l'abri de tout reproche; on ne peut lui faire, en particulier, un grief d'avoir quitté le chantier avant l'arrivée du train, puisque les ouvriers avaient reçu pour direction de ne travailler à la maçonnerie qu'après le passage de ce train. L'accident est du tout entier à l'imprudence de Saglio lui-même, qui s'est exposé à un danger imminent et inévitable pour enlever, alors qu'il n'était plus temps, le madrier de la voie; il aurait dû faire disparaître, au moment de l'arrivée du train en gare d'Oron, cet obstacle qu'il avait aidé, en tout cas contribué à placer, et dont il ne pouvait des lors ignorer l'existence. Dans sa réponse au recours, Saglio conclut à son tour : 1° A l'admission pure et simple de la conclusion tenorisée dans la citation en droit notifiée sous le sceau du Président du Tribunal de la Sarine, le 4 Juillet 1878. 454 < B. Oivilrechtspflege ~ 2° Subsidièrement, à la confirmation du jugement du Tribunal cantonal fribourgeois, avec adjudication de l'intérêt de la somme allouée des; la première citation juridique notifiée sous le sceau du Juge de paix de Fribourg, ou dans tous les cas dès la date de la citation en droit précitée. Statuant sur ces faits et considérant en droit : 1° L'accident dont Saglio a été victime doit être considéré comme survenu dans l'exploitation. Il a été cause, en effet, par la locomotive d'un train en marche; les dispositions de l'art. 2 de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer sont dès lors en première ligne applicables à l'espèce. Ainsi que cela résulte de plusieurs arrêts antérieurs du Tribunal de ceans, le législateur fédéral a eu pour but de protéger d'une manière toute particulière la vie et la santé des employés, voyageurs, et autres tiers, contre les dangers spéciaux et considérables auxquels les expose le transport par chemins de fer avec locomotives et wagons mis en mouvement par la vapeur 2° Cet article 2 est conçu comme suit : « Toute entreprise de chemins de fer ou de bateaux à vapeur est responsable pour le dommage résultant des accidents survenus dans l'exploitation et qui ont entraîné mort » d'homme ou lésions corporelles, à moins que 1° l'entreprise » ne prouve que l'accident est dû, soit à une force majeure, » soit à la négligence ou à la faute des voyageurs ou d'autres » personnes non employées pour le transport (art. 3), sans » qu'il y ait eu faute imputable à l'entreprise, ou enfin que » l'accident a été causé par la faute de celui-là même qui a » été tué ou blessé. » Pour échapper à la responsabilité légale que cette disposition fait peser sur les entreprises de chemins de fer, la Compagnie de la Suisse-Orientale se retranche derrière deux des exceptions formulées au dit article, et invoque 10° du fait que l'accident serait dû en tout cas, non point à une faute imputable à la dite Compagnie, mais à l'entrepreneur Winkler, ou à son personnel, lesquels font partie de ces « personnes non employées pour le transport, » dont l'entreprise n'est pas ( r 111. Haftpflicht der Eisenbahnen etc. bei Tödtungen etc. N° 77. 455 responsable, et 20° de ce que le dit accident aurait été causé par la faute de Saglio lui-même. 3. La première exception opposée par la Compagnie ne saurait être accueillie. Elle repose sur l'interprétation du texte français de la loi du 1er Juillet 1875, lequel reproduit d'une manière imparfaite et defectueuse les mots employés par le texte original rédigé en langue allemande ~ n résulte en effet du message du Conseil fédéral du ~6 mai 1874, Feuille ( fédérale 1874, I, pag. 911 de l'exposé des motifs publié par le professeur Fick, rédacteur du projet, pages 106 et 107, et des rapports des commissions du Conseil des Etats et du Conseil national, Feuille [ fédérale, 1874, II, page 910, III, page 258, que le législateur fédéral a voulu substituer aux mots « Betriebsunternehmer, » employés dans la loi de l'empire allemand du 7 Juin '1871, l'expression « Transportanstalt » comme étant plus brève et plus conforme à l'usage que celle de « Bau und Betriebsunternehmer, » et qu'en conséquence, la responsabilité est-tuée à

l'art. 2 n'est pas applicable, lorsque la preuve est faite que l'accident est dû à la négligence ou à la faute des voyageurs « oder dritter bei der Traill\$portan.stalt nicht angestellter Personen. » 11 y a donc lieu de rétablir, à la place de l'expression inexacte de « personnes non employées pour le transport » telle qu'elle figure dans le texte français de la loi, celle de « personnes non employées par l'entreprise de transports, » en d'autres termes par l'entreprise concessionnaire (Etat ou Compagnie). Pour mieux préciser encore cette intention, renvoi est fait à l'art. 3 de la même loi, qui déclare que « l'entreprise est responsable » de ses employés, aussi bien que de toute personne dont « elle se sert pour l'exécution des transports ou pour la construction de la ligne. » Le texte allemand porte au lieu de ces mots « de toute personne dont elle se sert pour l'exécution des transports, » l'expression de « zum Betrieb des » Transportgeschäften. • Or il ne saurait être contesté que les entrepreneurs de travaux ordinaires d'entretien ou de réparations sur une ligne ferrée ne doivent être considérés comme personnes employées VI 31 456 B. Civilrechtspflege. par l'entreprise concessionnaire « zum Uetriebe des < Trans- » portgeschäften », et dont elle doit elle doit répondre dans les cas prévus à l'art. 2 de la loi de 1875. Le personnel employé par la dite entreprise ne peut être limité à ses préposés au service de la traction, mais comprend aussi d'une manière générale les services de surveillance, de sûreté et d'entretien de la ligne. L'intention du législateur d'étendre la responsabilité des Compagnies à toutes les personnes, indistinctement, dont elles se servent non seulement pour leurs « Transportgeschäfte, » mais même pour la construction de la ligne, résulte avec clarté du rapport susvisé de la Commission du Conseil national, du à la plume de feu M. le Dr Dubs, et qui s'exprime sur le principe formulé à l'art. 3 de la loi actuelle, textuellement comme suit (F. F., 1874, tom. 111, pag. 280) : « In diesem Artikel wird vom Ständerathe der Grundsatz » aufgestellt, dass jede der genannten Transportanstalten für » ihre Angestellten einheitlich haften solle, sowie für andere » Personen, deren sie sich zu ihren Transportgeschäften bedient. Ihre Commission billigt diesen Grundsatz und sie } wünscht dass er auch auf die Verhältnisse des Baues aus- » gedehnt werde. » Cette interprétation est la seule en harmonie avec la ratio legis elle-même qui a voulu, pour protéger efficacement les tiers lors des accidents signalés à l'art. 2, rendre les Compagnies responsables des agissements de toutes les personnes qu'elles mettent en œuvre en vue de l'exploitation de leur entreprise. Vouloir restreindre, avec la courante, cette responsabilité aux actes du personnel préposé au « transport des marchandises et voyageurs, dans le sens limité du terme, équivaldrait à décharger les Compagnies d'une part notable des obligations que le législateur a tenu à leur imposer. La Compagnie de la Suisse-Occidentale ne peut être admise dès lors à décliner sa responsabilité de l'accident survenu à Saglio, le 3 Août 1877, en prétendant avoir prouvé qu'il est dû à une faute imputable à l'une des personnes dont elle ne doit pas répondre. 1 III. Haftpflicht der Eisenbahnen etc. bei Tödtungen etc. N° 77. 457 4. La courante repudie enfin cette responsabilité en se plaçant au bénéfice de la disposition de l'art. 2 susvisé, laquelle exonère l'entreprise de transport, si elle prouve que, l'accident survenu dans son exploitation a été causé par la faute du tué ou du blessé lui-même. Procédant à l'examen de cette seconde exception, et appréciant librement l'ensemble de la cause aux termes de l'art. 11 de la loi, il résulte des pièces et témoignages produits que, contrairement à l'opinion des juges fribourgeois, Saglio s'est rendu coupable d'une imprudence grave, et, par conséquent d'une faute, en agissant comme il l'a fait lors de l'accident. En n'enlevant pas à temps un madrier qu'il savait obstruer la voie, puisqu'il venait de l'utiliser pour monter sur l'échafaudage et même, comme des témoins le déclarent, d'aider à le placer, en se précipitant à la

rencontre d'une locomotive en marche, et en s'exposant ainsi a un danger imminent et inevitable, il a contribue certainement, dans une mesure qu'il n'est pas possible de determiner d'une maniere rigoureusement exacte, a amener l'evenement fatal. Cette imprudence est d'autant moins excusable que Saglio, travaillant depuis plusieurs jours deja au chantier du pont d'Oron, et muni d'un horaire par son patron, connaissait les signaux des trains ainsi que l'heure precise de leur passage; il avait du entendre les signaux d'arrivee engage d'Oron, ainsi que le bruit qui accompagne tout train en marche. Mais si l'on doit attribuer au blesse une part dans la responsabilite de l'accident, il est egalement hors de doute qu'une autre part en incombe soit au piqueur Borghini, soit a la Compagnie elle-meme. En quittant; quelques minutes avant le passage du train, le chantier dont il avait la surveillance, en abandonnant ainsi Saglio seul sur l'echafaudage dans une situation que l'evenement a demontre etre perilleuse, Borghini a commis une negligence grave, et contribue a favoriser l'arrivee de la catastrophe. La Compagnie a egalement assume la responsabilite d'une faute. Non seulement elle n'a pris aucune mesure speciale de protection pour des ouvriers exposes a un travail aussi dangereux, mais, il eut et du. devoir de ses preposes a la securite de la voie, de faire disparaître, ou tout au moins de signaler en temps utile l'obstacle, cause premiere du malheur survenu. Le seul aiguilleur de la gare d'Oron stationnant a l'aiguille, du cote de Fribourg 11 eut certainement fait enlever la planche avant le depart du train. » . Il suit de la que les fautes, soit de commission soit d'omission, qui ont entraine l'accident, se repartissent entre toutes les parties. Ce concours de fautes doit avoir pour consequence, non l'absence de l'accident, mais d'attenuer la responsabilite de la Compagnie, et la part de negligence ou d'imprudence imputable au blesse lui-meme doit, ainsi que le Tribunal federal l'a deja admis en pareil cas, etre prise en consideration lors de la determination du chiffre de l'indemnité a attribuer a la victime. (Voy. arret du 10 Octobre 1879, en la cause Rohrer c. Jura-Neuchâtel, Rec. V, 584.) En tenant compte de toutes les circonstances de la cause, il y a lieu de fixer les dommages-interets a allouer a Saglio a la somme de six mille francs, portant interet des la premiere demande jusqu'au jour du jugement. 5. La Compagnie de la Suisse-Occidentale ayant conteste toute responsabilite devant les tribunaux fribourgeois, il se justifie de laisser a sa charge les frais faits devant les deux instances cantonales. Par ces motifs : Le Tribunal federal prononce: L'arret rendu par la Cour d'Appel du canton de Fribourg, le 19 Juillet 1880, est reforme dans le sens des considerants qui precedent. La Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale est condamnée a payer a Julien Saglio, a titre de dommages-interets, la somme de six mille francs, avec interet a 5 % l'an, des le 26 Fevrier 1878. \ IV. Civilstand und Ehe. N° 78. 459 IV. Civilstand und Ehe. - Etat civil et mariage. 78. Arret du 18 Septembre 1880 dans la cause Martin. La partie defenderesse, dame Martin-Vuille, prend les conclusions preliminaires suivantes : Attendu que le recourant Martin a fait défaut aux audiences des 15 Octobre et 3 Decembre 1878, devant les Tribunaux neuchâtelais; que, les significations de défaut lui ayant ete regulierement notifiées, il ne s'est pas fait relever et a ete exclu de la procedure, a teneur des art. 317, 323 et 36 du Code de procedure civile neuchâtelais; qu'en consequence et par voie prejudicielle le recours au Tribunal federal doit etre declare irrecevable, Martin ne pouvant plus, aux termes des dispositions legales susvisees, etre considere comme partie au proces. Le recourant Martin conclut au rejet de cette requisition. Ouï le Jug'e rapporteur, et considerant, sur l'exception proposee: 1. Les conditions auxquelles est subordonne le droit de recours au Tribunal federal contre un jugement cantonal ne sont point determinees par

les lois cantonales de procedure, mais uniquement par les dispositions y relatives de la loi sur l'organisation judiciaire federale. Dans son art. 29, cette loi pose les requisits suivants :  
a) Un jugement au fond rendu par la derniere instance cantonale en une cause OU il s'agit de l'application des lois federales. b) Un objet du litige atteignant une valeur en capital d'au moins 3000 fr. ou non susceptible d'estimation. Toutes ces conditions se trouvent incontestablement realisees dans le proces actuel, et l'art. 29 precite statue qu'en pareil cas « chaque partie a le droit de recourir au Tribunal » federal pour obtenir la reforme du jugement au fond rendu » par la derniere instance judiciaire cantonale » sans que la loi fasse aucune difference entre les jugements rendus en con-

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