

BGE 88 II 516

Bundesgericht (BGE), 1962-01-01, IT

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_BGE_88_II_516

FR: ATF 88 II 516

IT: DTF 88 II 516

Regeste

Regeste 1. Art. 128 Ziff. 3, 129 K UVG. Für Bahnbetriebsunfälle, die Arbeitern einer Bauunternehmung bei der Ausführung von Bahnbauarbeiten zustossen, besteht keine Haftung des Bahnunternehmens auf Grund des EHG. Für materielle Schäden kann es auch nicht auf Grund des OR haftbar gemacht werden; dagegen haftet es gestützt auf Art. 47 OR für Genugtuungsleistungen (Erw. 2 und 3). 2. Art. 47 OR. Wer einzustehen hat für den Erfolg der Handlung, welche die Unfallursache bildet, oder für das Verhalten der Person, durch deren Verschulden der Unfall eingetreten ist, kann auch beim Fehlen eigenen Verschuldens zur Leistung von Genugtuung verurteilt werden (Erw. 5). 3. Beim Unfall von Arbeitern einer Bauunternehmung anlässlich der Ausführung von Bahnbauarbeiten besteht eine Genugtuungspflicht des Bahnunternehmens, wenn sein Dienst, der das Herannahen von Zügen zu signalisieren hat, mangelhaft funktioniert (Erw. 4 und 5).

Regeste 1. Art. 128ch. 3, 129 LAMA. En cas d'accident survenu, dans l'exploitation du chemin de fer, à des ouvriers d'une entreprise occupée à des travaux de construction de la voie, l'entreprise de chemin de fer ne répond pas en vertu de la loi fédérale sur la responsabilité civile de ces entreprises ni non plus, en ce qui concerne le dommage matériel, en vertu du code des obligations. Elle doit en revanche, de par l'art. 47 CO, réparer le tort moral (consid. 2 et 3). 2. Art. 47 CO. Le responsable du résultat de l'acte qui a causé l'accident ou du comportement des personnes qui l'ont provoqué par leur faute, peut être condamné à réparer le tort moral même s'il n'en a commis aucune (consid. 5). 3. Lorsqu'un accident survient à des ouvriers d'une entreprise occupée à des travaux de construction de la voie, l'entreprise de chemin de fer répond du tort moral si son propre service de signalisation de l'arrivée des trains a mal fonctionné (consid. 4 et 5).

Regesto 1. Art. 128num. 3, 129 LAMI. Per infortuni dell'esercizio ferroviario, occorsi a operai di un'impresa di costruzione nell'esecuzione di lavori di costruzione della ferrovia, l'impresa ferroviaria non risponde ai sensi della LResp. C. Per danni economici, la stessa non risponde neppure ai sensi del CO; risponde invece, in applicazione dell'art. 47 CO, per la riparazione del torto morale (consid. 2 e 3). 2. Art. 47 CO. Chi risponde del risultato dell'azione che ha causato l'infortunio o chi risponde dell'operato di persone la cui colpa ha causato l'infortunio, può essere condannato alla riparazione di un torto morale anche in assenza di colpa propria (consid. 5). 3. Nel caso di infortunio occorso a operai di un'impresa di costruzione nell'esecuzione di lavori di costruzione della ferrovia, l'impresa ferroviaria è responsabile per torto morale del mancato funzionamento del proprio servizio di segnalazione dell'arrivo dei treni (consid. 4 e 5).

Erwägungen

E. 1

Le petizioni delle parti attrici si fondano su argomentazioni identiche e sono connesse. Si giustifica pertanto di esaminare le due cause congiuntamente.

E. 2

L'art. 128 num. 3 LAMI dispone che, con l'entrata in vigore di questa legge, le disposizioni della LResp. C sono abrogate per quanto riguardano la responsabilità civile delle imprese ferroviarie per infortuni occorsi in servizio ai propri impiegati e operai assicurati obbligatoriamente, nonché agli impiegati e operai assicurati obbligatoriamente di altre imprese occupate nella costruzione di strade ferrate. Daziani e Libera erano operai obbligatoriamente assicurati all'INSAI di un'impresa occupata nell'esecuzione di lavori di rifacimento dei binari ferroviari che - come ammesso anche dalle parti attrici ricorrenti - costituiscono dei lavori di costruzione ferroviaria ai sensi della norma suindicata (RU 63 II 205 e casistica in OFTINGER, Schweiz. Haftpflichtrecht, II ed., vol. III, pag. 334). La tesi dei ricorrenti, secondo cui la LAMI avrebbe abrogato la LResp. C nei confronti degli operai addetti all'impresa occupata nei lavori di costruzione solo per gli infortuni dipendenti dai lavori di costruzione (ad esempio la posa dei binari) ma non anche per quelli causati dal passaggio dei treni, si urta contro il testo dell'art. 128 num. 3, per il quale è determinante non la causa dell'infortunio, ma le circostanze che questo sia occorso in servizio e che l'infortunato sia un impiegato o un operaio assicurato obbligatoriamente all'INSAI. L'asserzione delle parti attrici che l'art. 1 LResp. C fosse inizialmente inteso a tutelare gli operai delle imprese private, tanto dai pericoli dipendenti dai lavori di costruzione quanto da quelli inerenti al passaggio dei treni, non consente di indurre che l'art. 128 num. 3 LAMI, sia stato voluto per abrogare solo la responsabilità iniziale dell'impresa di costruzione e non anche quella della ferrovia. Peraltro, come già chiaramente BGE 88 II 516 S. 525 statuito nella giurisprudenza a proposito di infortuni occorsi nel traffico ferroviario a funzionari postali, una siffatta interpretazione dell'art. 128 num. 3 LAMI conseguirebbe una inconcepibile situazione di favore degli operai delle imprese di costruzione rispetto a quelli delle imprese ferroviarie (private o pubbliche), che - contrariamente a quanto affermano i ricorrenti - non sarebbe compensata, per i dipendenti delle FFS, neppure dalle particolari prestazioni riconosciute ai pubblici funzionari (cfr. 59 II 471/72). L'operaio Daziani, dipendente da un'impresa occupata in lavori di costruzioni ferroviarie, ha beneficiato dell'assicurazione obbligatoria ed è pertanto escluso dal diritto di invocare la LResp. C. Nelle stesse condizioni si trovano i superstiti Libera, aventi diritto dall'operaio deceduto a causa dell'infortunio (RU 81 II 547).

E. 3

In principio, per il risarcimento danni non coperto dalle prestazioni dell'assicurazione obbligatoria, e quindi non soggetto al diritto di subrogazione dell'INSAI (art. 100 LAMI), l'art. 129 cpv. 1 LAMI ha ripristinato in vigore le norme del CO. Le pretese fondate su queste norme soggiacciono però alla limitazione del capoverso successivo, secondo il quale il padrone dell'assicurato, che abbia soddisfatto il suo obbligo legale di pagamento dei premi dell'assicurazione obbligatoria, risponde solo per atto intenzionale o per colpa grave. Al riguardo la tesi delle parti attrici, secondo cui questa limitazione non si applica nel caso particolare alle FFS perchè non padrone d'azienda degli infortunati, e la pretesa delle FFS che vorrebbero applicarla anche alla riparazione per torto morale, non possono essere condivise. a) In realtà, l'art. 129 cpv. 2 LAMI si riferisce, in modo esplicito, soltanto al datore di lavoro dell'assicurato, per cui secondo la tesi di parte attrice, per gli infortuni dipendenti dal traffico ferroviario, la limitazione di cui all'art. 129 cpv. 2 LAMI avrebbe

effetto soltanto se gli infortunati fossero operai o impiegati della ferrovia e non anche, come in BGE 88 II 516 S. 526 concreto, dipendenti di un'altra impresa. Ma, per le ragioni già esposte a proposito dell'inapplicabilità della LResp.C, non v'è motivo di creare una disparità di trattamento fra le due categorie di lavoratori. Un siffatto trattamento urterebbe contro i principi fondamentali della legge, la quale, al contrario, regola gli obblighi e le prestazioni di entrambe le categorie di lavoratori in modo uniforme (vedi ad es. art. 60 cpv. 1, num. 1 e 3, lett. a e d LAMI). b) L'assicurazione obbligatoria garantisce ai prenditori di lavoro soltanto il risarcimento di danni economici; per cui anche la limitazione degli obblighi dei datori di lavoro, di cui all'art. 129 cpv. 2 LAMI, giustificata dalla contribuzione degli stessi all'assicurazione, può riferirsi soltanto a detti danni economici e non pure all'obbligo di una riparazione morale, di cui nell'istituzione dell'assicurazione obbligatoria non è stato tenuto alcun conto. Peraltro, in proposito, le FFS non hanno addotto a favore della loro tesi alcuna argomentazione che non sia già stata ripetutamente refutata nella giurisprudenza (RU 72 II 314 consid. 2, 432/33 consid. 7; 81 II 553 /54 consid. 4).

E. 4

Ciò stante, per quanto concerne il risarcimento dei danni economici giova anzitutto stabilire se, ed eventualmente in quale misura, agli effetti del CO, l'infortunio sia stato causato da colpa addebitabile alle singole parti convenute. a) La Corte cantonale ha accertato, in modo vincolante per questa sede, che gli operai dell'impresa erano praticamente costretti a circolare anche sul sedime del binario di servizio. Risulta comunque dalle fotografie in atti che l'esecuzione dei lavori accanto al binario in riparazione, occupato dalla macchina rinalzatrice, non era possibile senza invadere la zona pericolosa. La rigorosa e complessa organizzazione di segnalazione dell'arrivo dei treni era appunto condizionata dai relativi pericoli. Il temporaneo deposito di attrezzi anche nella zona pericolosa doveva essere giustificato, oltre che da necessità di spazio, dalla garanzia offerta dal servizio di segnalazione; altrimenti non si comprenderebbe perchè la direzione dei lavori che teneva BGE 88 II 516 S. 527 quasi continuamente sul posto un suo rappresentante e che al riguardo non ha fatto alcun addebito all'impresa, abbia tollerato una siffatta situazione. In queste condizioni, l'ordine di ritirare gli attrezzi, impartito in assenza di segnalazione di treni e rivolto dal rappresentante dell'impresa agli operai in vista della sospensione dei lavori, era pertanto - contrariamente a quanto pretendono le FFS - non solo non criticabile, ma giustificato da ragioni di ordine e di sicurezza. Ne consegue che l'infortunio non può essere addebitato a colpa dell'impresa nè, tantomeno, a colpa degli infortunati. La causa dell'infortunio deve essere ravvisata esclusivamente nel mancato funzionamento del servizio di segnalazione dei treni. Agli effetti degli art. 41 e segg. CO, l'impresa non può pertanto essere giudicata responsabile di un danno economico. b) Come ha rilevato la Corte cantonale, il servizio di segnalazione dei treni non ha funzionato per colpa grave di Fenazzi, il quale ha sconsideratamente abbandonato il suo posto di guardia. Sennonchè, le FFS possono essere considerate responsabili ai sensi degli art. 41 e segg. CO solo per danni causati da colpa dei propri organi e non anche per quelli causati da colpa di operai che - come il Fenazzi - sono dei semplici esecutori di ordini (RU 81 II 226 e segg. lett. b; 87 II 187 e segg.). La tesi contraria delle parti attrici non può pertanto essere accolta. Del resto il riferimento delle medesime alla causa Longinotti contro Confederazione non ha fondamento, perchè in tal caso è stata accertata una responsabilità degli organi direttivi delle PTT (RU 86 I 256). c) Una colpa grave non può essere imputata alle due parti convenute neppure agli effetti dell'art. 339 CO. Infatti, l'impresa non può evidentemente essere considerata gravemente colpevole di trasgressione dei doveri che detta norma le

imponere per la sicurezza degli operai, semplicemente per il fatto di essersi fidata del servizio di segnalazione delle FFS, al riguardo meglio qualificato. D'altra parte un BGE 88 II 516 S. 528 addebito così grave non può essere fatto neppure alle FFS, perchè risulta che il servizio in questione era stato normalmente organizzato e controllato. Anche a questo proposito, le parti convenute non possono quindi essere tenute al risarcimento di danni economici.

E. 5

Invece, la domanda di riparazione del torto morale, ai sensi dell'art. 47 CO, deve essere esaminata anche in assenza di colpa grave. Secondo la giurisprudenza può essere accolta anche in assenza di colpa (RU 74 II 212; 81 II 518). Può comunque, secondo la dottrina, essere accolta a carico di chi, ancorchè non colpevole, risponde del risultato dell'azione che ha causato l'infortunio o di chi è tenuto a rispondere dell'operato delle persone in colpa (cfr. OSER/SCHÖNENBERGER, Kommentar, II ed., N. 10 all'art. 47 CO; BECKER, Kommentar, II ed. N. 2 all'art. 47; OFTINGER, Schweiz. Haftpflichtrecht, II ed. vol. I p. 262). Stabilito che l'infortunio è avvenuto per il mancato funzionamento del servizio di segnalazione, le singole responsabilità delle parti convenute possono essere definite solo accertando i rispettivi impegni contrattuali e i doveri che alle stesse incombevano per legge. Secondo l'art. 339 CO, l'obbligo di prendere misure di sicurezza necessarie per evitare i pericoli dell'esercizio aziendale incombe al datore di lavoro che, in concreto, era l'impresa vincolata agli operai da un contratto di lavoro. Tuttavia, nel caso particolare, il servizio di sicurezza non è stato, nè poteva essere, istituito esclusivamente dall'impresa, ma doveva - come effettivamente avvenne - essere organizzato in collaborazione con gli organi ferroviari. Anzi, dovendo temporaneamente invadere la zona, pericolosa per effetto del transito dei treni, l'impresa doveva subordinare il proprio servizio di sicurezza, inteso ad evitare i pericoli meno gravi risultanti dai lavori di costruzione, a quello relativo ai pericoli più gravi del traffico ferroviario, che poteva normalmente essere organizzato solo dalle FFS. Per adempiere i suoi doveri ai sensi dell'art. 339 CO, l'impresa doveva anzi subordinare la stipulazione del contratto BGE 88 II 516 S. 529 con le FFS all'istituzione da parte di quest'ultime di un servizio di segnalazione di arrivo dei treni. Questo obbligo è stato peraltro implicitamente assunto dalle FFS, nell'avocare a loro stesse la direzione generale dei lavori e nell'imporre all'impresa la stretta osservanza delle prescrizioni e disposizioni stabilite dalla medesima (art. 9 cpv. 7 delle condizioni generali d'appalto). A torto, quindi, la Corte cantonale ha ravvisato l'esclusiva diretta responsabilità dell'impresa nel fatto di aver "confidato negli organi e nei dipendenti delle Ferrovie federali affidando loro di provvedere debitamente". L'impresa avrebbe violato i doveri imposti secondo l'art. 339 CO proprio se avesse agito in senso opposto, avocando a se anche il servizio di segnalazione dei treni, che avrebbe poi dovuto necessariamente effettuare con mezzi evidentemente meno validi e con personale meno qualificato. La stessa Corte cantonale ha peraltro riconosciuto "che la ditta Parachini e Censi di fronte all'apparato di sicurezza mobilitato dalle FFS, come frutto di una lunga esperienza particolarmente qualificata e di uno studio dettagliato della concreta situazione da parte degli organi tecnici ferroviari, poteva in buona fede oggettivamente ritenere sufficienti le misure di sicurezza predisposte". Ne consegue che, anche qualora si potesse accettare la tesi dell'affidamento contrattuale del servizio di segnalazione alle FFS, si dovrebbe ravvisare in una siffatta stipulazione un contratto fra le due parti convenute a favore degli operai e quindi anche a favore degli infortunati o loro aventi causa che, in applicazione dell'art. 112 cpv. 2 CO, avrebbero comunque diritto all'azione diretta nei confronti delle FFS. In realtà, le FFS hanno riservato

la direzione generale dei lavori e il servizio di segnalazione ai propri organi, in adempimento dei doveri di polizia a loro incombenti secondo l'art. 32 della allora vigente LF 23 dicembre 1872 sull'esercizio e la costruzione delle ferrovie, meglio precisati nella nuova legge sulle ferrovie del 20 dicembre 1957, il cui art. 19 cpv. 1 stabilisce che "l'impresa ferroviaria prende BGE 88 II 516 S. 530 tutte le misure per garantire la sicurezza della costruzione e dell'esercizio della ferrovia e per evitare che persone o cose siano esposte a pericolo." La Corte cantonale ha precisato che detto servizio di sicurezza "era stato assunto dalle FFS che, tramite il sostituto capolinea Bigler e il caposquadra Pongelli, ne avevano predisposto, con l'approvazione della Direzione circondariale di Lucerna, l'organizzazione personale e materiale con la distribuzione particolareggiata delle singole funzioni". Sennonchè, nella notte dell'infortunio, Fenazzi, dimenticando che doveva sopraggiungere un treno merci in ritardo, aveva abbandonato il suo posto. La presenza vicino alla macchina della seconda guardia, Dellamonica, giustificava nell'impresa e negli operai la sicurezza che il servizio di segnalazione permanesse efficiente, ma non poteva evidentemente supplire, in piena notte e nel rumore assordante della rinalzatrice, alla tempestiva comunicazione telefonica dell'arrivo di un treno alla velocità di 75 km. orari. Non vi è quindi dubbio che l'infortunio è stato causato dal mancato funzionamento del servizio di sicurezza e dal comportamento colposo di Fenazzi il quale, secondo quanto affermato nella risposta delle FFS, aveva funzioni di ausiliario delle stesse (art. 101 CO). Le FFS devono perciò essere obbligate alla riparazione del torto morale causato alle parti attrici. D'altronde non v'è ragione di estendere la relativa responsabilità, in solido, all'impresa.

E. 6

Sull'ammontare stabilito dalla Corte cantonale, le FFS si sono limitate a far rilevare che è "superiore alla media della prassi odierna e perciò troppo elevato". La dimostrazione di questo asserto, incombente alla convenuta, è mancante. Risulta comunque che, al riguardo, la Corte cantonale non ha oltrepassato il potere di apprezzamento conferitole dall'art. 47 CO. Daziani, nato il 3 gennaio 1929 e che era "al momento dell'incidente un giovane vigoroso e valente operaio" è ora un invalido senza possibilità di lavoro e tale resterà per tutta la vita. Libera, pure ammogliato, era nato il 10 febbraio BGE 88 II 516 S. 531 1914; lascia la vecchia madre (nata nel 1888), la vedova (1923) e due bambini in tenera età, nati l'uno nel 1947 e l'altro nel 1953. Le somme di fr. 15 000 per Daziani, di fr. 1000 per la madre Libera, di fr. 5000 per la vedova e di fr. 3000 per ciascuno dei due orfani sono, tenuto conto di tutte le circostanze, adeguate. Dispositiv Il Tribunale federale pronuncia: 1.- I due ricorsi per riforma dell'impresa convenuta Parachini e Censi nelle cause: a) Daziani, b) Libera, sono accolti e le petizioni di questi, in quanto dirette contro la suddetta impresa, sono integralmente respinte. 2.- I due ricorsi per riforma degli attori (a) Daziani, (b) superstiti di Erminio Libera sono accolti nei confronti delle convenute Ferrovie federali svizzere limitatamente a quanto concerne la riparazione del torto morale; per il resto sono respinti.

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