

GE_GERICHTE C/3512/2004 vom 7. März 2005

GE Cour de justice, 2005-03-07, FR

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ge_gerichte_C_3512_2004

FR: GE_GERICHTE C/3512/2004 du 7 mars 2005

IT: GE_GERICHTE C/3512/2004 del 7 marzo 2005

Regeste

CONTRAT INDIVIDUEL DE TRAVAIL; DÉMÉNAGEMENT; CHAUFFEUR PROFESSIONNEL DE VÉHICULES AUTOMOBILES; MOYEN DE DROIT CANTONAL; MOTIVATION; RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE; FAUTE LÉGÈRE; CAUSALITÉ ADÉQUATE ; FARDEAU DE LA PREUVE | T est chauffeur poids lourds dans une entreprise de déménagement. Lors d'un déménagement, le câble d'embrayage se rompt et le camion qu'il conduit tombe en panne. E retient sur le salaire de T une partie des frais de dépannage et de réparation du camion. Dès lors qu'une fausse manipulation de T, bien que probable, n'est pas prouvée, que ledit camion était connu pour ses problèmes de boîte de vitesse, ce que E savait, la Cour considère que le lien de causalité adéquate entre le comportement de T et la panne ne peut être considéré comme établi. Par ailleurs, même si une mauvaise manipulation de T était prouvée, elle ne constituerait alors qu'une faute légère, qui, vu les risques inhérent à l'activité de chauffeur poids lourds, fait partie du risque d'exploitation. T n'a donc pas à répondre des frais de réparation du camion, et la retenue faite par E sur son salaire pour ce motif est injustifiée. | LJP.56.al2; CO.321e; CO.99; CO.43; CO.44; CO.321a;

Volltext

Genève Cour de Justice (Cour civile) Chambre des prud'hommes 07.03.2005 C/3512/2004

CONTRAT INDIVIDUEL DE TRAVAIL; DÉMÉNAGEMENT; CHAUFFEUR PROFESSIONNEL DE VÉHICULES AUTOMOBILES; MOYEN DE DROIT CANTONAL; MOTIVATION; RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE; FAUTE LÉGÈRE; CAUSALITÉ ADÉQUATE ; FARDEAU DE LA PREUVE | T est chauffeur poids lourds dans une entreprise de déménagement. Lors d'un déménagement, le câble d'embrayage se rompt et le camion qu'il conduit tombe en panne. E retient sur le salaire de T une partie des frais de dépannage et de réparation du camion. Dès lors qu'une fausse manipulation de T, bien que probable, n'est pas prouvée, que ledit camion était connu pour ses problèmes de boîte de vitesse, ce que E savait, la Cour considère que le lien de causalité adéquate entre le comportement de T et la panne ne peut être considéré comme établi. Par ailleurs, même si une mauvaise manipulation de T était prouvée, elle ne constituerait alors qu'une faute légère, qui, vu les risques inhérent à l'activité de chauffeur poids lourds, fait partie du risque d'exploitation. T n'a donc pas à répondre des frais de réparation du camion, et la retenue faite par E sur son salaire pour ce motif est injustifiée. | LJP.56.al2; CO.321e; CO.99; CO.43; CO.44; CO.321a;

C/3512/2004 CAPH/56/2005 (2) du 07.03.2005 sur TRPH/302/2004 (CA) , CONFIRME

Descripteurs : CONTRAT INDIVIDUEL DE TRAVAIL; DÉMÉNAGEMENT; CHAUFFEUR PROFESSIONNEL DE VÉHICULES AUTOMOBILES; MOYEN DE DROIT CANTONAL; MOTIVATION; RESPONSABILITÉ CONTRACTUELLE;

FAUTE LÉGÈRE; CAUSALITÉ ADÉQUATE ; FARDEAU DE LA PREUVE Normes : LJP.56.al2; CO.321e; CO.99; CO.43; CO.44; CO.321a; Relations : CAPH/272/2005 ; TRPH/241/2006 Résumé : T est chauffeur poids lourds dans une entreprise de déménagement. Lors d'un déménagement, le câble d'embrayage se rompt et le camion qu'il conduit tombe en panne. E retient sur le salaire de T une partie des frais de dépannage et de réparation du camion. Dès lors qu'une fausse manipulation de T, bien que probable, n'est pas prouvée, que ledit camion était connu pour ses problèmes de boîte de vitesse, ce que E savait, la Cour considère que le lien de causalité adéquate entre le comportement de T et la panne ne peut être considéré comme établi. Par ailleurs, même si une mauvaise manipulation de T était prouvée, elle ne constituerait alors qu'une faute légère, qui, vu les risques inhérent à l'activité de chauffeur poids lourds, fait partie du risque d'exploitation. T n'a donc pas à répondre des frais de réparation du camion, et la retenue faite par E sur son salaire pour ce motif est injustifiée. Par ces motifs T _____ Dom. élu : UNIA-SIB 15, rue Necker case postale 2120 1211 – GENEVE 1 Partie demanderesse, intimée, D'une part CAPH/56/2005 E _____ SA _____ case postale _____ 12 _____ Partie défenderesse, appelante D'autre part ARRET du 7 mars 2005 M. Werner GLOOR, président M. Pierre-Jean BOSSON et Mme Suzanne BORGSTEDT, juges employeurs M. Jean-Pierre SEYDOUX et Mme Marianne LOTTE, juges salariés Mme Adelaïde BALP, greffière d'audience FAITS : a) T _____, né en 1960, a été engagé, le 3 juillet 1996, par E _____ SA en qualité de chauffeur poids lourds. Il n'a pas la formation de mécanicien, ni celle d'électromécanicien (pièce 6 dem; PV, 24. 2. 2005, p. 3). A teneur de la lettre d'engagement, les parties sont convenues d'un salaire mensuel de Fr. 3'900.— brut, d'un horaire hebdomadaire de 45 heures, et elles se sont référées, pour le surplus, à la "convention collective de travail de la professions" (pièce 6 dem) E _____ SA est une entreprise spécialisée dans "les transports et déménagements internationaux". La société est présidée par M. A _____; elle est dirigée par son fils, M. G _____; ces deux personnes ont la signature individuelle. (Extrait du Registre du commerce). E _____ SA dispose d'un parc de cinq camions poids lourds, de marque Mercedes, mais de types différents (Décl. A _____, PV, 24. 2. 2005, p. 2). Elle emploie trois chauffeurs, dont un, M. B _____, employé depuis 1991, assume la fonction de contre-maître (témoin B _____, PV, 24. 2. 2005, p. 4). b) En 1999, E _____ SA a acquis auprès de C _____ SA, _____ GE, concessionnaire attitré de la marque, un camion poids-lourd Mercedes Actros, type 1831 L, année de fabrication 1999 (Décl. A _____, PV, 24. 2. 2005, p. 2). Ce véhicule est équipé d'un dispositif de passage de vitesses à trois option (témoins D _____, B _____, F _____; décl. A _____, PV, 24. 2. 2005 p. 2 ss): Mode automatique: le commutateur situé à droite du chauffeur est activé position "A"; le camion choisit lui-même le rapport de transmission ("vitesse") en fonction de la déclivité de la route; le chauffeur n'a pas à actionner le baladeur, ni une pédale d'embrayage – qui existe, mais qui est levée et retenue, sous le tableau de bord, par un cliquet rouge. Mode semi-automatique: le commutateur situé à droite du chauffeur se trouve en position "M"; la rapport de transmission ("vitesse") choisi reste fixe – quelle que soit la déclivité de la route; il appartient au chauffeur d'opérer les changements de vitesses lui-même, en actionnant un bouton placé sur le baladeur. Il n'a toujours pas besoin d'activer, en sus, une pédale d'embrayage. Mode manuel; le commutateur situé à droite du chauffeur se trouve en position "M". La pédale d'embrayage est libérée du cliquet rouge qui la retient et elle est baissée et déployée à hauteur du pied gauche du chauffeur. Chaque changement de vitesse nécessite alors l'activation de la pédale d'embrayage et l'utilisation du baladeur pour la sélection de la vitesse choisie. Le passage du mode "automatique" en mode

"semi-automatique" et vice-versa peut s'effectuant le camion roulant. En revanche, le passage du mode "automatique" ou "semi-automatique" vers le mode "manuel" nécessite l'observation stricte des séquences d'une procédure précise: le chauffeur doit d'abord arrêter le camion. Puis, il doit mettre le baladeur au point mort. Ensuite, il doit couper le moteur. Enfin, il pourra déverrouiller la pédale d'embrayage et la descendre de sa loge. Ces pas observés, il relancera le moteur et le camion fonctionne à boîte à vitesse "manuelle" (témoin D_____, PV 24. 2. 2005, p. 6). Cette même procédure s'applique en cas de passage du mode "manuel" et mode "automatique" ou "semi-automatique". Le chauffeur doit toujours commencer par arrêter le camion, mettre le baladeur au point mort, et par couper le moteur. Ensuite seulement il est habilité à lever la pédale d'embrayage et de la verrouiller dans le cliquet. Il relancera le moteur pour finir.(témoin D_____, ibid). Pour un chauffeur expérimenté, cette opération prend quelques secondes. Il est absolument impératif que le moteur soit coupé avant cette opération. L'ordinateur de bord (EAS) se remet à zéro et étudie ensuite dans quel mode il se trouve et quel mode lui est demandé. Si le moteur n'est pas coupé, l'ordinateur déclenche un code défaut et peut provoquer le non-démarrage définitif du camion, s'il est à l'arrêt. Si, en plus, le camion en marche, ne fût-ce que légèrement, lors de l'opération, le câble d'embrayage peut se briser – car il est verrouillé (témoin D_____, PV, 24. 2. 2005, p. 7). Le constructeur du véhicule Mercedes Actros n'a pas installé un mécanisme empêchant le déverrouillage/verrouillage de la pédale d'embrayage lorsque la clé de contact est mise, le moteur tourne et/ou le véhicule avance. Les concessionnaires de la marque ont été invités à instruire les clients de rendre attentifs les chauffeurs aux risques que présente une " fausse manipulation" (témoin D_____, PV, 24. 2. 2005, p. 7). . Le recours au mode "manuel" s'avère utile dans des procédure de parage nécessitant des déplacements lents et sans à-coups. En effet, le mode "automatique" s'avère peu approprié dans de telles situations (témoin D_____, PV, 24. 2. 2005, p. 7). Le mode "manuel" peut rester activé et être utilisé quelle que soit la distance parcourue (Décl. A_____, PV, 24. 2. 2005, p.9). Ce dispositif à triple options de changement de vitesses s'appuie sur de la mécanique commandée par de l'électronique sophistiquée (ordinateur). Mercedes l'a introduit, au niveau de ses camions poids-lourds, avec le modèle Actros 1999 (témoin D_____, PV, 24. 2. 2005, p. 6). c) E_____SA n'a pas pour politique d'accorder à ses chauffeurs un stage de formation lors de l'acquisition d'un nouveau camion. Ce sont les responsables de la société – soit MM. A_____ et G_____, titulaires du permis poids lourds – qui se font expliquer le fonctionnement de l'engin par le vendeur, au moment de la prise de possession (Décl. A_____, PV 24. 2. 2005, p. 2) . Lors de l'acquisition du camion Mercedes Actros, en 1999, M. G_____ s'est fait expliquer le système de commande électronique de la boîte à vitesse par un des employés garagistes de chez C_____SA (Décl. A_____, PV 24. 2. 2005, p. 2; témoin D_____, PV 24. 2. 2005, p. 6). M. G_____ a ensuite formé le contre-maître de sa société, M. B_____, sur ce camion. Le contre-maître, à son tour, était censé initier ses collègues chauffeurs au maniement de ce véhicule (Décl. A_____, PV, 24. 2. 2005, p. 2). Le contre-maître n'a pas donné aux autres chauffeurs de véritable "cours de formation détaillé" pour la conduite du camion Mercedes Actros; il leur a expliqué le fonctionnement de sa mécanique grosso modo (témoin F_____, PV, 24. 2. 2005, p. 8); mais, lorsque le besoin se faisait sentir, il leur transmettait son savoir, notamment sur les particularités que présentait, au niveau de la boîte à vitesses, le passage d'un mode à l'autre (témoin B_____, PV, 24. 2. 2005, p. 5; témoin F_____, PV, 24. 2. 2005, p. 8 - 9). Par ailleurs, les chauffeurs se sont régulièrement communiqué entre eux-mêmes certains "savoir-acquis" par rapport à ce véhicule. d) En 1999, lors de la

première année de leur commercialisation, les camions Mercedes Actros ont connu des problèmes au niveau de la programmation du système de commande électronique d'éléments centraux de sa mécanique (boîte à vitesse, embrayage). Ils nécessitaient le retour des camions auprès des garagistes concessionnaires pour vérification (témoin D_____, PV, 24. 2. 2005, p. 6). Les autres modèles des camions Mercedes n'ont pas connu de problèmes similaires (témoins B_____, PV, 24. 2. 2005, . 5). Le camion Mercedes Actros en service chez E_____SA a posé, depuis la date de sa livraison, en 1999, à plusieurs reprises, des problèmes aux chauffeurs qui l'ont utilisé. Ainsi, M. B_____, chauffeur contre-maître, au volant de ce camion, n'a pu, à un moment donné, redémarrer le moteur et repartir alors qu'il avait sélectionné la boîte automatique. Il a dû appeler C_____SA, le garage du concessionnaire où on lui a conseillé de passer en mode manuel. Il a alors choisi le mode manuel, ce qui lui a permis de faire démarrer le moteur et au véhicule de prendre la route (témoin B_____, PV 24. 2. 2005, p. 5). M. B_____ a informé ses collègues chauffeurs de cet incident et leur a dit comment il fallait réagir en cas de problème de ce type (témoin B_____, PV 24. 2. 2005, p. 5) Tous les chauffeurs étaient au courant que ce véhicule présentait un "problème d'embrayage"; des fois, à l'écran s'affichait le code pour "embrayage enclenché" alors que la boîte à vitesse était en mode automatique (témoin F_____, PV, 24. 2. 2005, p. 8). En cas de problème au niveau électronique, le camion Mercedes Actros affiche, sur un petit écran placé sur le tableau de bord, un message codé en chiffres. En principe, il fallait déchiffrer le message à l'aide de la clé de déchiffrement insérée dans le manuel d'utilisation placé sous le siège du chauffeur (témoin D_____, PV, 24. 2. 2005, p. 7). Dans les faits, les chauffeurs de E_____ SA – le contre-maître y compris – ont pris l'habitude à éteindre le moteur et de le relancer, ce qui éteignait le message (témoin B_____, PV, 24. 2. 2005, p. 6). e) A un moment donné, en octobre 2000, T_____, au volant du camion Mercedes Actros, a appelé le contre-maître B_____ pour lui dire qu'il n'arrivait pas à passer les vitesses, et qu'il y avait un problème. Le contre-maître ne s'est pas rendu sur place, mais s'est fait expliquer la situation. La boîte à vitesses était en position mode automatique. Le contre-maître a alors dit au chauffeur d'arrêter le moteur et de passer en mode manuel (témoin B_____, PV, 24. 2. 2005, p. 5). . Le 14 novembre 2003, T_____, au volant du camion Mercedes Actros, venait de quitter un chantier aux Eaux-Vives. Il a laissé enclenché le mode de commande "manuelle" de la boîte à vitesses – mode dont il avait besoin pour une manœuvre délicate de parage. Arrivé sur le pont Mont-Blanc (une artère principale dans la Ville de Genève), il a décidé de profiter d'un arrêt de la circulation dû à un feu rouge , pour effectuer la procédure permettant de passer du mode "manuel" en mode "automatique" (décl. T_____, PV, 24. 2. 2005, p. 3) . La manœuvre n'a pas produit l'effet escompté. Le véhicule s'est définitivement immobilisé. Le moteur n'a plus voulu repartir, plus rien ne fonctionnait (décl. T_____, PV, 24. 2. 2005, p. 3). Pour finir, le véhicule a dû être remorqué par une dépanneuse envoyée par C_____SA. Cette société a constaté que le câble d'embrayage était rompu, ce qui aurait provoqué la mise en défaut de la commande électronique de la boîte à vitesses – et, partant, l'immobilisation définitive du véhicule (lettre C_____ du 6. 9. 2004 = pièce annexée à la liasse III). L'incident n'a pas été verbalisé par la police pour violation d'une règle de la circulation routière (LCR). Le dépannage et la réparation du câble d'embrayage ont coûté Fr. 1'135,35 (décl. A_____, PV, 24. 2. 2005, p. 4).. Convaincue que l'incident était dû à une "fausse manipulation" de la part de T_____, E_____SA a décidé de lui faire supporter une partie des frais de dépannage et de réparation; pour ce faire, la société a déduit du salaire de janvier 2004 de ce dernier un montant de Fr. 500.--. (pièce 2 dem). Par courrier de son syndicat du 3 février 2004,

T_____ a immédiatement protesté contre cette déduction (pièce 5 dem) . Sur ce, E_____SA a procédé, sur la paie de février 2004, à une seconde déduction de Fr. 500.—(PV, 18. 5. 2004, p. 1). f) En décembre 2003/ janvier 2004, le salaire contractuel de T_____ s'élevait à Fr. 5'200.—(pièces 1 et 2 dem). g) En position non résilié, T_____, a, par acte déposé au Greffe de la juridiction des Prud'hommes en date du 16 février 2004, assigné E_____SA en paiement de Fr. 1'500.-- , soit de Fr. 1'000.— à titre de restitution d'une déduction de Fr. 1'000.— "franchise accident", et de Fr. 500.— à titre de restitution d'une déduction de Fr. 500.— "facture garage" (liasse 1). Sur ce, E_____ a licencié T_____ moyennant préavis pour fin mai 2004 (PV, 18. 5. 2004, p. 2). A l'audience du Tribunal des Prud'hommes du 18 mai 2004, T_____ a amplifié ses conclusions de Fr. 500.- pour retenue sur salaire du mois de février 2004 "effectuée pour participation facture de garage" (PV, 18. 5. 2004, p. 1) et de Fr. 400.— pour une retenue pour accident opérée "il y a trois ou quatre ans" (PV, 18. 5. 2004, p. 2). E_____SA n'a pas contesté avoir opéré les retenues sur salaires dénoncées, mais précisé qu'il est, d'une part, de la politique de l'entreprise de retenir, sur le salaire d'un chauffeur, "dès le premier cas d'accident", " la franchise ou le montant relatif au dommage", et d'autre part, que la retenue de Fr. 1'000.— (opérée en 2 X Fr. 500.--) en janvier et février 2004 sanctionne "une faute de procédure quant à la manipulation de la boîte à vitesses": L'entreprise a conclu au déboutement du demandeur (PV, 18. 5. 2004, p. 2). Par jugement du 18 mai 2004, le Tribunal a condamné E_____SA à payer à T_____ la somme brute de Fr. 1'900.— avec intérêts 5% l'an dès le 16 février 2004 et débouté les parties de toute autre conclusion (liasse 4, p. 9). Le Tribunal a considéré, en substance, que la retenue sur salaire de Fr. 400.— opérée "il y a quatre ans" suite à un accident était injustifiée, et qu'en revanche, la retenue de Fr. 1'000.- opérée, pour cause d'un autre accident, sur le salaire de décembre 2003, était partiellement justifiée, de sorte que la défenderesse ne devait restituer qu'un montant de Fr. 500.--. S'agissant plus précisément de l'incident du 14 novembre 2003 (point d page 8 du jugement), le Tribunal a estimé, d'une part, que la défenderesse n'a pas établi la réalité d'une "fausse manipulation de la boîte à vitesses", d'une part, et que le véhicule en question s'est signalé, antérieurement, avec des problèmes d'immobilisation analogues. Il a donc jugé que la retenue de Fr. 1'000.— (opérée en 2 X Fr. 500.— sur la paie de janvier et février 2004) l'a été sans fondement et qu'elle devait être restituée. Ce jugement a été expédié aux parties par plis recommandés du 25 août 2004. h) Par lettre LSI expédiée le 30 août 2005, E_____SA a "désiré faire appel de la décision du Tribunal des Prud'hommes du mardi 18 mai 2004". La missive ne contenait pas d'autre contenu (liasse I). Par courrier du 1 er septembre 2004, le Greffe a attiré l'attention de E_____SA sur le fait qu'à teneur de l'art. 59 al. 2 LJP l'appel devait prendre la forme d'une écriture motivé, indiquer les points de faits et de droit contestés et contenir des conclusions (liasse II). Par un courrier complémentaire du 8 septembre 2004, E_____SA a confirmé son intention de former appel, mais précisé que son appel ne portait que sur le point d (page 8) du jugement. Elle a implicitement conclu à ce qu'il fût constaté qu'elle a retenue, à bon droit, un montant de Fr. 1'000.— sur la paie de l'intimée, du fait des frais de dépannage et de réparation encourus par suite d'une "erreur de manipulation" de la boîte à vitesse par ce dernier, et sollicité la réforme, en ce sens, du jugement entrepris. La société a joint, à titre de motivation, une lettre que C_____SA lui a adressée, à sa demande, en date du 6 septembre 2004: Elle a sollicité, ailleurs l'audition, en qualité de témoins, de MM. B_____ et de M. D_____ (liasse III) . Par courrier de son syndicat du 4 octobre 2004, T_____ s'est opposé aux conclusions de l'appelante. Il a conclu à la confirmation du jugement et sollicité l'audition, en qualité de témoin, de M.

F_____ (liasse IV). A l'audience de la Cour d'appel du 24 février 2005, l'appelante, représentée par M. G_____, a persisté dans ses conclusions. L'intimé, assisté par M. H_____ du syndicat UNIA-SIB, a confirmé les siennes. L'appelante a réitéré sa conviction que l'incident du 14 novembre 2004 était dû à une " fausse manipulation " par l'intimé de la boîte à vitesses du camion Mercedes Actros – et invoqué, à titre de preuve, la lettre de C____SA du 6 septembre 2004. Elle a estimé que l'intimé connaissait la procédure à suivre en la matière et qu'il avait commis une faute en ne l'observant pas (PV, 24. 2. 2005, p. 2). L'intimé a contesté toute faute de sa part. Il a affirmé avoir suivi la procédure prescrite lors du changement du mode manuel en mode automatique: arrêt du camion, baladeur au point mort, coupure du moteur, levage et fixation dans sa loge de la pédale d'embrayage. En dépit du strict respect de la procédure, le moteur n'a plus voulu repartir et le camion est resté immobilisé (PV, 24. 2. 2005, p. 3). La Cour a procédé à l'audition de trois témoins: MM. B_____, D_____ et F_____. Le témoin B_____, contre-maître chez l'appelante, a affirmé avoir "briefé" l'intimé "tous les matins" où ce dernier avait à conduire le camion Mercedes Actros. Il craignait que ce problème avec la boîte à vitesse puisse se représenter (PV, 24. 2. 2005, p. 5).. Le témoin D_____; chef d'exploitation chez C____SA, a déclaré "ne pas être absolument certain que le câble se soit rompu à cause de la fausse manipulation à laquelle je pense, mais c'est vraisemblable par expérience" (PV, 24. 2. 2005, p. 7). A l'issue de l'audience, la Cour a gardé la cause à juger.

DROIT .I. RECEVABILITE

L'appelante a fait parvenir au Greffe, dans le délai légal (art. 59 al. 1 LJP), une simple déclaration d'appel comme il était d'usage sous l'ancien droit. Or, l'actuel art. 56 al. 2 LJP prescrit que l'appel doit être formé par une écriture motivée et indiquer notamment les points de fait et de droit contestés du jugement, ainsi que contenir les conclusions en appel. En l'espèce, l'appelante a complété, dans délai, sa déclaration d'appel par une "écriture" des plus succinctes: elle s'est bornée à indiquer quel chapitre du jugement elle entendait contester. Toutefois, elle y a joint une lettre de son garagiste-concessionnaire du 6 septembre 2004, laquelle peut, à la limite, être comprise comme "motivation". Cela étant, l'argumentation sous-jacente à l'appel ainsi que la conclusion implicitement prise, à savoir la constatation du bien-fondé de la retenue sur salaire opérée suite à l'incident du 14 novembre 2004, et la réforme, en conséquence, du jugement entrepris, ont été dûment comprises de l'intimé et de la Cour. Par conséquent, l'appel sera déclaré recevable à la forme.

II. FOND Le litige a trait au problème de la responsabilité du travailleur. La matière est régie à l'art. 321 e CO. Principes a/aa A teneur de l'art 321 e CO (al. 1) "le travailleur répond du dommage qu'il cause l'employeur intentionnellement ou par négligence. (al 2): La mesure de la diligence incombant au travailleur se détermine par le contrat, compte tenu du risque professionnel, de l'instruction ou des connaissances techniques nécessaires pour accomplir le travail promis, ainsi que des aptitudes et qualités du travailleur que l'employeur connaissait ou aurait dû connaître" Pour que l'employeur puisse réclamer des dommages-intérêts au travailleur sur la base de l'art. 321 e CO, quatre conditions doivent être réalisées: un dommage subi par l'employeur; la violation par le travailleur, d'une obligation contractuelle, soit l'exécution imparfaite ou l'inexécution du contrat; un rapport de causalité adéquate entre la violation et le préjudice; une faute commise intentionnellement ou par négligence. (cf. Berenstein , "La responsabilité civile du travailleur en droit suisse", in: Rehbinder, Die Haftung des Arbeitnehmers, Berne, 1981, p. 12; ATF 110 II 344 ; ATF 4C.323/1996 du 13. 1. 1997 Mado, cons.4 e; ATF 4C.16/2003 du 24. 6. 2003 in: ARV/DTA 2003 p. 223 cons. 2..2).. Il appartient à l'employeur de prouver l'existence du dommage et son ampleur, ainsi que la violation, par le travailleur, de ses

obligations contractuelles et le rapport de causalité entre cette violation et le dommage (ATF 97 II 145 consid. 5 b p. 151; ATF 4C. 323/1995 du 13. 1. 1997 cons. 4 e;). Le travailleur pourra ensuite apporter la preuve libératoire de son absence de faute, voire d'une faute qui n'est que légère (ATF 4C.195/2004 du 7. 9. 2004 cons. 2.1; Brunner/Bühler/Waeber/Bruchez , Commentaire du contrat de travail, Lausanne, 2004, N. 6 ad art. 321 e CO; Staehelin , Zürcher Kommentar, 1984, N. 32 ad art. 321 e CO; Rehbinder , Berner Kommentar, 1985, N. 17 ad art. 321 e CO). a/bb . La disposition codifiée, en droit du travail les principes posés aux arts. 97 CO (conditions de la responsabilité contractuelle), art. 99 al. 1 et 3 CO (qui renvoie aux arts. 43 et 44 CO) relatif à l'étendue de la réparation (éléments réducteurs à prendre en considération). Toutefois, la philosophie de l'art. 321 e CO veut que les critères énoncés à son alinéa 2 (la liste n'est pas exhaustive et se complète de ceux des arts. 43 et 44 CO) influent tant sur le degré de la diligence due que sur le principe et l'étendue de la réparation (ATF 4C.389/2001 du 8. 11. 2002 cons.2.2).. A teneur de l'art. 99 al. 1 CO, le débiteur répond "en général" de toute faute. Cette responsabilité est plus ou moins étendue selon la nature particulière de l'affaire (art. 99 al. 2 CO). L'art 99 al. 3 CO dispose que "les règles relatives à la responsabilité dérivant d'actes illicites s'appliquent par analogie aux effets de la faute contractuelle" Selon l'art. 43 al. 1 CO, "le juge détermine le mode ainsi que l'étendue de la réparation d'après les circonstances et la gravité de la faute". L'art. 44 al. 1 CO ajoute qu'il peut réduire les dommages-intérêts, ou n'en point allouer , lorsque la partie lésée a consenti à la lésion ou lorsque des faits dont elle est responsable ont contribué à créer le dommage, à l'augmenter, ou qu'ils ont aggravé la situation du débiteur". Le large pouvoir d'appréciation du juge que consacre l'art. 44 al. 1 CO est également applicable à la responsabilité contractuelle (cf. ATF 127 III 453 = JdT 2002 I 219 = SJ 2002 I 138). La faute intentionnelle ou la négligence grave s'opposent en principe à toute réduction de la réparation due. b. Chauffeurs de camion Le maniement correct du camion de l'employeur fait partie des obligations contractuelles d'un chauffeur de camion professionnel (ATF C/100/01 du 11. 1. 2002 cons. 2 a; cf. art. 321 a al. 2 CO). Cela étant, dans les professions présentant un risque professionnel accru ("Berufsrisiko") ou une propension à la sinistralité ("schadensgeneigte Arbeit") – telle celle des chauffeurs de camion – la doctrine et la jurisprudence ont dégagé le principe selon lequel en cas de faute légère ("leichte Fahrlässigkeit"), le travailleur ne saurait être tenu à réparation du dommage causé (OG BL JAR 1994 118, cons. 7; OG LU JAR 2000 120, cons. 5.2; OG ZH ZR 1988 p. 178; KG SG JAR 1987 125 cons. 2 a; KG GR 23. 1. 2003 cons. 2 g in: www.gr.ch; Portmann/Rehbinder , Basler Kommentar, 2003, N. 3 ad art. 321 e CO; Meier , Die Berücksichtigung des Berufsrisikos bei der Haftung des Arbeitnehmers, Bern, 1978, p. 31-32 et p. 39; Egli , in: Kren Kostkiewicz/Bertschinger/ Breitschmid/Schwander, OR-Handkommentar, Zürich, N. 7 ad art. 321 e CO; Brunner/Bühler/Waeber/Bruchez , op. cit., N. 5 et 7 ad art. 321 e CO; Streiff , "Besondere Fälle der Haftung des Arbeitnehmers", in: AJP/PJA 1997 p. 801; Weber , Berner Kommentar, N. 140 ad art. 99 CO; Gerhards/Metzger , Repetitorium zum Schweizerischen Arbeitsrecht, Berne, 1997, p. 202 No. 297; Miescher , Die Folgen nicht vertragsgemässer Arbeitsleistung nach dem Dienstvertragsrecht und nach den allgemeinen Bestimmungen des Obligationenrechts, Zurich, 1968, p. 68; Kerschner , Diensthnehmerhaftpflichtgesetz, Wien, 2004, N. 62 ad § 2 DHG). Cette façon de voir s'appuie sur le fait qu'un travailleur – par définition être humain et non pas robot - n'est objectivement pas à même de faire preuve, de façon constante et en toute circonstance, du degré requis de diligence. Couplée à un travail dénotant une propension à la sinistralité, la moindre négligence (faute légère) peut provoquer des dégâts

importants. Or, ce risque fait partie du risque d'exploitation ("Betriebsrisiko") – et il n'appartient pas au travailleur, partie faible au contrat, de l'assumer, mais à l'employeur qui tire aussi les bénéfices du travail fourni (Meier, op. cit., p. 36 ss; Kerschner, op. cit. N. 40 ad § 2 DHG; Bringezu, *Begrenzung der Arbeitnehmerhaftung in der Bundesrepublik Deutschland*, in *England und Frankreich*, Frankfurt a.M., 1974, p. 22 ss). Le Tribunal fédéral n'a à ce jour pas tranché la question de savoir s'il y a lieu, par principe, de dispenser le travailleur de toute obligation de sa part de réparer un dommage causé à l'employeur par suite d'une faute légère. Il s'est exprimé comme suit (ATF SJ 1995 777 = JAR 1995 84 cons. 3 a): "Il n'est pas possible de trancher une fois pour toutes, dans un sens ou dans l'autre, la question controversée, eu égard à la diversité des situations envisageables, aux nombreux facteurs de pondération pouvant entrer en ligne de compte (cf. art. 321 e al. 2 CO) et à la difficulté de déterminer la mesure de telle ou telle faute (grave, moyenne ou légère). De fait, selon les circonstances, la prise en charge par le travailleur d'une partie du dommage imputable à une faute légère de sa part pourra apparaître équitable ou inadmissible. Aussi est-ce, en définitive, au juge qu'il appartient d'en décider, sur la base d'un examen global de la situation, dans le cadre du large pouvoir d'appréciation que la jurisprudence lui confère en la matière".

c. En l'espèce c/aa. En l'espèce, la Cour constate d'abord que l'appelante n'a apporté ni la preuve du manquement à la diligence due (non-respect de la procédure à suivre) par l'intimé, ni celle de l'existence d'un lien de causalité adéquate entre ledit manquement imputé à l'intimé et l'incident (et le dommage en découlant) du 14 novembre 2003. Certes, la lettre-attestation qu'elle a demandée à C_____SA à l'appui de son appel donne à penser que vraisemblablement la rupture du câble d'embrayage soit due à une "fausse manipulation". Toutefois, le chef d'exploitation de C_____SA, entendu en qualité de témoin, a lui-même concédé que la rupture dudit câble pût être imputée à une autre cause, encore que cela ne lui paraissait que peu probable. Par ailleurs, l'analyse du lien de causalité par C_____SA est une analyse effectuée par un concessionnaire de la marque de camion incriminée; il doit être apprécié avec prudence: imputer un problème technique de prime abord à une défaillance humaine est la pente naturelle de tout constructeur ou revendeur d'engins industriels sophistiqués (avions, trains, camions). Il est à rappeler, en outre, que le camion en question, le Mercedes Actros, se faisait déjà remarquer, à plusieurs reprises, auprès des chauffeurs et y compris auprès du contre-maître, par des problèmes de redémarrage en rapport avec le maniement de la boîte à vitesses et le changement de mode de commande de cette boîte. Le concessionnaire lui-même a admis l'existence de problèmes avec l'électronique commandant la boîte à vitesses de ce modèle, lors de l'introduction de ce modèle sur le marché, en 1999. L'incident du 14 novembre 2003 ne constitue pas dès lors la suite adéquate, c'est-à-dire un événement qui d'après le cours ordinaire des choses et l'expérience de la vie, était forcément due à une "fausse manipulation" de la boîte à vitesses par l'intimé. D'autres causes, inhérentes à l'électronique du véhicule, ont pu provoquer son immobilisation. Il se peut fort bien que l'intimé ait pu, comme il l'affirme, exécuter correctement la procédure prescrite pour le passage du mode "manuel" au "mode automatique" de la commande de la boîte à vitesses, mais que, pour des raisons imputables à l'électronique parfois aléatoire dudit véhicule, le moteur n'ait plus voulu repartir. Et qu'ensuite, en effet, l'intimé se soit mis à s'agiter, et ait tenté – comme cela lui avait été enseigné – de revenir au mode "manuel", cassant, à force manipulations de la pédale de secours, le câble d'embrayage. Un câble qui peut-être a déjà été fragilisé suite à aux incidents précédents. Quoi qu'il en soit, lorsque l'employeur met au service de l'employé un véhicule qu'il sait défectueux, ou, à tout le moins, d'une

électronique capricieuse, il ne saurait vouloir se prévaloir d'une circonstance dont il répond lui-même en tant que détenteur (arts. 59, 93 LCR), par une prétention en réparation, à l'égard de l'employé dans les mains desquelles le véhicule a concrétisé la panne, et partant, son risque d'entreprendre (cf. Egli, op. cit., N. 10 ad art. 321 e CO). c/bb .A supposer, néanmoins, qu'il y ait eu, comme le soutient l'appelante, "fausse manipulation" de la boîte à vitesses par suite d'un manquement à la diligence due, force serait à la Cour de ne retenir, en l'espèce, que la commission d'une faute légère. En effet, comme le soulignent les auteurs cités, un travailleur, fût-il chauffeur de camion professionnel, ne fournit pas constamment, en tout lieux, en toute circonstance, un travail à qualité inchangée. Des fautes ou imperfection dans l'exécution des tâches peuvent apparaître. La procédure de changement du mode de commande de la boîte à vitesses, i. e. le passage du mode "automatique" au mode "manuel" et vice versa était apparemment tout sauf une procédure standard et acquise tel un réflexe. Le contre-maître lui-même, pourtant chauffeur expérimenté, a dû, à un moment donné et antérieur à l'incident du 14 novembre 2003, consulter au préalable C_____SA, fournisseur-concessionnaire du Mercedes Actros, pour savoir comment s'en sortir avec le changement de mode de commande de la boîte à vitesses. Le risque d'exploitation de ce camion ("Betriebsgefahr") – concrétisé par son immobilisation subite – était particulièrement élevé, vu la complexité de la procédure à suivre en cas de changement du mode de commande de sa boîte à vitesses, et compte tenu de l'absence d'un dispositif empêchant une manipulation erronée. Ce risque d'exploitation était de nature à aggraver de façon singulière les conséquences de la moindre erreur dans la séquence des étapes de la procédure. Vu ce risque d'exploitation élevé que présentait ce camion, le manquement à la diligence due imputé à l'intimé paraît léger et n'a plus de poids propre pour fonder une obligation de réparation. Il s'y ajoute le fait que l'appelante connaissait parfaitement le caractère problématique de la boîte à vitesses de ce camion ; elle s'est contentée de prodiguer aux chauffeurs, par contre-maître interposé, des consignes d'évitement d'erreurs. Le cas d'espèce ressemble, mutatis mutandis, à celui où l'employeur, connaissant – tout comme son chauffeur – une défectuosité de la dynamo d'un camion, lui a néanmoins fait exécuter une course. Le camion, suite à une panne de la batterie, s'est immobilisé peu après l'entrée d'un tunnel d'autoroute: Le chauffeur s'est mis à exécuter une procédure de secours, mais, l'a mal exécutée. Le moteur ne voulait plus repartir. Pour finir, son camion a été heurté de plein fouet, par un train routier qui suivit, aveuglé par le changement de luminosité. Dans la procédure en responsabilité, l'employeur a tenté d'imputer le risque d'exploitation à son chauffeur – ce que le Tribunal fédéral a rejeté (ATF 113 II 323, cons. 2 a). d. En conclusion, la Cour constate que la retenue sur salaire opérée en janvier et février 2004 (2 X Fr. 500.--) l'aura été sans fondement. Le montant retenu doit être restitué. Le jugement entrepris sera donc confirmé. La valeur litigieuse ne dépassant pas Fr. 30'000.--, la procédure est gratuite (art. 343 al. 3 CO). PAR CES MOTIFS La Cour d'appel des Prud'hommes, groupe 3, A la forme : Déclare recevable l'appel interjeté par E_____SA contre le jugement du Tribunal des Prud'hommes du 18 mai 2004 dans la cause C/3512/2004 – 3; Au fond, Confirme ledit jugement Déboute les parties de toutes autres conclusions. La Greffière de juridiction Le Président) Dans le jargon des chauffeurs Mercedes, cette pédale d'embrayage est parfois appelée "pédale de secours". En effet, le mode manuel permet de tirer le camion d'affaire en cas d'un problème survenant au niveau du système électronique de commande de l'embrayage (témoin D_____, PV; 24. 2. 2005, p. 7).) Il s'agit du feu réglant l'accès du trafic venant du pont, et débouchant sur le carrefour Pont du Mont-Blanc, rue du Mont-Blanc, Quai des Bergues, Quai du Mont-Blanc.

) P. ex. art. 93 LCR: emploi d'un véhicule ne répondant pas aux prescriptions et présentant un danger d'accident. .) Le dossier judiciaire ne contient pas de facture C_____ SA.) Dans ce courrier du 3 février 2004, T_____ a également protesté contre la déduction d'un montant de Fr. 1'000.— sur sa paie de décembre 2003 à titre de "franchise accident".) Dans sa lettre du 6. 9. 2004, C_____SA, sous plume de M. D_____, chef d'exploitation, a écrit ceci; "Les travaux que nous avons effectués le 14. 11. 2003 sur le véhicule susmentionné (dépannage au pont du Mont-Blanc) est dû au déploiement de la pédale de secours qui a été actionné le véhicule en marche, ce qui a provoqué la rupture du câble et la mise en défaut de la commande EAS (électronique de commande de la boîte à vitesses). Selon prescription du constructeur Mercedes-Benz, la pédale de secours doit être actionnée lorsque le véhicule est à l'arrêt et le contact coupé (manipulation pas faite correctement)".) L'art. 18 de la CCT "Transports et déménagements", 2003, se borne à reproduire l'art. 321 e al. 1 CO.) Le cas jugé dans ATF 63 II 244 fr. concernait la faute légère d'une banque mandataire.) P. ex. par un système empêchant le déverrouillage/ ou verrouillage de la pédale de secours lorsque la clé de contact est mise.) Art. 29 LCR: "Les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions. Ils doivent être construits et entretenus de manière que les règles de la circulation puissent être observées, que le conducteur, les passagers et les autres usagers de la route ne soient pas mis en danger et que la chaussée ne subisse aucun dommage".

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