

III. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w. bei Tödtungen und Verletzungen.

Responsabilité des entreprises de chemins de fer, etc. en cas d'accident entraînant mort d'homme ou lésions corporelles.

20. Arrêt du 19 Janvier 1884, dans la cause Blanc contre Suisse Occidentale.

Le sieur Auguste Blanc, né le 22 Août 1841, marié et père de deux enfants, se trouvait au service de la Compagnie Suisse Occidentale depuis le 1^{er} Juillet 1868, en qualité d'homme d'équipe, et à partir du 1^{er} Avril 1878, comme chef d'équipe, aux appointements de 1300 fr. par an.

Le 21 Juillet 1881, il fut victime d'un accident à la gare de Romont dans les circonstances suivantes :

Il se pratique à cette gare une manœuvre, dite « à la prolonge, » qui consiste à faire remorquer, sur la rampe de la voie, jusqu'à environ 500 mètres, par les trains se dirigeant sur Lausanne, les wagons de marchandises et autres devant rester en gare ; ces wagons sont reliés au train partant au moyen d'une simple corde tenue par un homme d'équipe, qui la lâche une fois arrivé à l'endroit voulu : les wagons, ainsi séparés du train en marche, sont arrêtés par les freins, puis ramenés par les hommes d'équipe dans la direction de la gare et distribués dans les différentes voies de service.

Le 21 Juillet 1881, quatre wagons devant rester en gare de Romont furent joints au train N° 242, — partant de cette gare à 6 heures 15 minutes du matin, avec un retard de 5 minutes, — pour être remorqués au moyen de la manœuvre décrite ci-dessus, et répartis ensuite sur deux voies de service. Cette opération était dirigée, comme d'habitude, par l'homme d'équipe Piller, que son chef Blanc avait chargé de

cette fonction. Au moment où le train se mettait en marche, Blanc monta sur la plateforme antérieure d'un des derniers wagons ; comme il n'avait pas eu le temps avant de monter de lire l'inscription indiquant la destination de ce wagon, et placée à l'autre extrémité, il se pencha, pour obtenir ce renseignement, en dehors du wagon en marche, le visage tourné vers la queue du train ; c'est alors qu'en passant à l'aiguille N° 12, il fut atteint par la lanterne surmontant le disque, distante, à son bord extérieur, de 1^m09 cm. de la voie ; il tomba si malheureusement qu'il eut les deux jambes broyées par les roues. Blanc fut immédiatement transporté à l'hôpital du district, où il subit le même jour l'amputation des deux jambes, l'une au-dessus du genou et l'autre au-dessous.

Blanc, estimant la compagnie de la Suisse Occidentale responsable du malheur survenu, actionna celle-ci en dommages-intérêts devant le Tribunal fédéral par mémoire du 22 Juin 1882, mais par arrêt du 9 Septembre suivant, ce Tribunal se déclara incompetent pour entrer en matière sur la demande, aussi longtemps que les tribunaux cantonaux n'auraient pas statué d'abord en la cause.

Par exploit du 26 Décembre 1882, Blanc fit assigner la Compagnie à l'audience du Tribunal de la Sarine du 11 Janvier 1883, où il conclut à ce que celle-ci soit condamnée avec dépens à lui payer la somme de 30 000 fr. à titre de dommages-intérêts.

La compagnie défenderesse conclut à libération pure et simple de la demande, déclarant exciper de l'imprudence et de la faute, ainsi que de la violation du règlement, commises par Blanc.

Statuant, le Tribunal de la Sarine a admis Blanc dans sa demande, en en réduisant toutefois les conclusions à 12 000 francs.

Les deux parties ayant appelé de cette sentence, la Cour d'appel de Fribourg, par arrêt du 19 Octobre 1883, modifiant, quant au chiffre alloué, le dispositif du jugement de première instance, a condamné la compagnie Suisse Occiden-

tale à payer à Blanc, à titre de dommages-intérêts, la somme de neuf mille francs, y compris les montants déjà livrés par elle au demandeur ensuite de l'accident.

Ces deux jugements fondent l'allocation partielle des conclusions de la demande sur le fait que l'accident est dû à la faute des deux parties, du demandeur qui s'est penché, contrairement aux prescriptions réglementaires, hors d'un wagon en marche, et de la défenderesse qui a contrevenu à une disposition de l'ordonnance fédérale sur l'unité technique des chemins de fer suisses du 9 Août 1854, en ayant établi la lanterne, cause de l'accident, à la distance de 1^m09 seulement du bord extérieur de la voie, au lieu de 1^m20, exigé par l'ordonnance susvisée. Sur ce dernier point, l'arrêt dont est recours fait ressortir qu'« en présence des conditions » constatées dans les dispositions intervenues soit de la part » des témoins appelés, soit de la part des médecins consultés relativement à la position qu'aurait réellement occupée » Blanc au moment de l'accident, et vu l'impossibilité de » déterminer exactement dès lors la manière dont il a pu » être atteint par la lanterne, on est en droit de se demander si, dans le cas où l'objet fixé eût été placé à la distance réglementaire, soit à 11 centimètres plus loin, l'accident se fût produit dans les mêmes circonstances et eût eu les mêmes conséquences; que, dans tous les cas, il est permis d'affirmer que la violence du choc a dû être aggravée par le fait de l'éloignement insuffisant de la lanterne et que la non-observation, sur ce point, de l'ordonnance fédérale sus-rappelée constitue une faute à la charge de la compagnie, laquelle ne saurait dès lors, et sous ce rapport, invoquer en sa faveur les dispositions de l'art. 2 de la loi fédérale du 1^{er} Juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer. »

C'est contre cet arrêt que les deux parties ont recouru au Tribunal fédéral, par déclarations du 8 Novembre 1883, et conformément aux art. 29 et 30 de la loi sur l'organisation judiciaire fédérale.

Les dites parties reprennent leurs conclusions primitives.

Statuant sur ces faits et considérant en droit :

1^o Il n'est point contesté que l'accident, cause du litige, ne se soit produit dans l'exploitation. L'espèce est donc réglée par l'art. 2 de la loi fédérale sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer du 1^{er} Juillet 1875, statuant que ces entreprises sont responsables pour le dommage résultant des accidents survenus dans l'exploitation et qui ont entraîné mort d'homme ou lésions corporelles, à moins que 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, 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.

2^o La compagnie défenderesse résiste à l'action qui lui a été intentée en excipant de cette dernière disposition, attendu que, selon elle, l'accident serait dû exclusivement à la faute de la victime, tandis que le demandeur l'attribue à la faute de la compagnie, soit à la circonstance qu'il a été occasionné par la trop grande proximité de la lanterne contre laquelle le choc s'est produit.

3^o En ce qui concerne la faute reprochée à la victime, il a été constaté comme le mentionne l'arrêt dont est recours, que le règlement, ainsi que la circulaire du 1^{er} Novembre 1874, affichée dans le local de l'équipe et dont Blanc avait eu communication, interdisent de la manière la plus formelle aux employés de se pencher en dehors des wagons. La circulaire susdite porte entre autres que « les disques d'aiguille, » les poteaux, etc., généralement placés à hauteur d'homme » doivent être évités avec le plus grand soin, » et que, » dans tous les cas, les agents des trains circulant sur les » marchepieds doivent s'effacer autant que possible et ne » jamais se pencher en dehors, en raison des obstacles qu'ils » pourraient rencontrer. »

Or le demandeur, — qui reconnaît d'ailleurs que cette défense, formulée dans l'intérêt de la sécurité des employés et à laquelle rien ne l'empêchait de se conformer, était aussi

applicable aux wagons composant la « prolonge » — déclare lui-même s'être penché hors d'un wagon en marche et avoir heurté, en conséquence de cet acte, contre l'objet fixe cause de l'accident.

Le fait d'avoir contrevenu à la susdite défense constitue donc à la charge de la victime une faute, pour autant que cette contravention n'était point nécessitée ou justifiée par des circonstances particulières, comme les besoins impérieux du service ; or le demandeur n'a point établi que les nécessités de la manœuvre faite le 21 Juillet 1881 imposassent la posture dangereuse qu'il a cru devoir prendre en vue de lire l'affiche extérieure portant la destination du wagon.

A supposer, en effet, que cette vérification eût incombé au demandeur, rien ne l'obligeait à y procéder d'une manière aussi périlleuse ; puisque, d'une part, il n'était point prescrit, ni nécessaire d'indiquer les voies de service sur lesquelles les wagons de la prolonge devaient être dirigés, avant que ceux-ci aient quitté le train remorqueur, et que, d'autre part, la circonstance que ce train était parti avec cinq minutes de retard seulement n'était pas de nature à justifier aucune précipitation dans la manœuvre de gare.

Mais la faute ainsi commise par Blanc, incontestable dans le cas où l'exécution de la dite manœuvre lui eût incombé personnellement, emprunte une gravité plus grande au fait qu'un employé spécial, le sieur Piller, qui se trouvait à son poste au moment de l'accident, avait été préposé par Blanc lui-même, avec l'assentiment du chef de gare, à l'opération sus-indiquée. Cet employé y vaquait, en effet, presque toujours seul, et il résulte de son témoignage qu'au moment de l'accident, il ignorait la présence de Blanc sur le train, et avait, avant de monter sur les wagons composant la prolonge, vérifié leur destination. L'intervention du demandeur était, dès lors, inutile, et le fait de l'existence d'une faute lourde à sa charge ne saurait faire l'objet d'aucun doute, d'autant moins que, domicilié à Romont, Blanc avait une connaissance parfaite de la gare, et en particulier de la lanterne N° 12, en place depuis quatorze mois.

4° Il ressort toutefois des circonstances dans lesquelles la catastrophe s'est produite, qu'une part de faute retombe également sur la compagnie défenderesse.

L'art. 7 de l'ordonnance sur l'unité technique des chemins de fer suisses, du 9 Août 1854, prescrit que les constructions et autres objets fixes placés aux abords des voies ordinaires doivent s'écarter de 1^m95 au moins de l'axe de la voie la plus rapprochée, soit de 1^m20 du bord extérieur du rail.

Or il résulte des mesurages effectués par les soins des instances cantonales, que le bord extérieur de la lanterne, contre laquelle la victime a heurté, ne s'éloigne du rail que de 1^m09, et que cet éloignement est dès lors de 11 cm. inférieur à la distance réglementaire.

Les contradictions des témoins sur la position occupée par le corps de Blanc lors de l'accident, et les divergences des appréciations des experts médicaux ne permettent pas, il est vrai, d'attribuer exclusivement la production de l'accident à cette infraction à l'ordonnance susvisée : en d'autres termes, il n'est point démontré que le malheur eût été évité si la lanterne se fût trouvée de 11 cm. plus éloignée ; il est néanmoins incontestable que cette disposition des lieux était de nature à augmenter notablement les chances d'un choc et à aggraver en tout cas les conséquences d'une collision une fois produite ; elle constitue donc un élément de faute à la charge de la compagnie.

5° Il suit de ce qui précède que l'accident arrivé au sieur Blanc est la conséquence d'un concours de fautes attribuables pour la part la plus considérable au dit demandeur, et pour une part moindre au fait de la compagnie défenderesse ; cette concomitance de fautes dans une pareille proportion doit, ainsi que le Tribunal fédéral, contrairement à la jurisprudence généralement suivie en Allemagne, l'a reconnu à diverses reprises, avoir pour conséquence, non point de libérer la compagnie de la responsabilité qui lui incombe aux termes de l'art. 2 de la loi du 1^{er} Juillet 1873 précitée, mais uniquement d'en atténuer les effets dans une mesure équitable, en ce sens qu'il y a lieu de tenir compte, dans la dé-

termination de l'indemnité à allouer au lésé, de la négligence et de l'imprudence qui lui sont imputables. (Voy. arrêts du Tribunal fédéral du 10 Octobre 1879 en la cause Rohrer contre Jura-Berne, Recueil V, 584; Saglio, 10 Septembre 1880, ibidem VI, 449 et suivants.) Un semblable départ des responsabilités n'a rien qui soit incompatible avec le prescrit de l'art. 2 sus-visé, et le législateur fédéral l'a de même expressément admis dans la loi fédérale sur la responsabilité civile des fabricants, du 25 Juin 1881, dont l'art. 3 § b dispose que cette responsabilité sera équitablement réduite si une *partie* de la faute qui a provoqué l'accident est imputable à la victime.

6° En ce qui concerne la fixation de la dite indemnité, laquelle doit comprendre, — à teneur de l'art. 5 al. 3 de la loi susvisée, — les frais de guérison et le préjudice pécuniaire que l'incapacité de travail, totale ou partielle, durable ou passagère, a causé à la personne blessée, il y a lieu, en tenant compte du salaire que percevait le demandeur, du fait que sa mutilation ne le rend pas incapable de tout travail, et vu en outre la part prépondérante de faute qui lui incombe, d'arrêter à six mille francs les dommages-intérêts auxquels la compagnie défenderesse est tenue envers lui : cette somme représente, en effet, un peu plus du tiers du capital qui serait nécessaire pour assurer au lésé le service d'une rente viagère de mille francs par année, correspectif de l'entier du dommage subi par lui.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

L'arrêt rendu par la Cour d'appel du canton de Fribourg le 19 Octobre 1883 est partiellement réformé en ce sens que la somme à payer par la Compagnie des chemins de fer Suisse Occidentale-Simplon au sieur Auguste Blanc, à titre de dommages-intérêts, est réduite à six mille francs (6000 fr.) Dans cette somme sont comprises les avances que Blanc a reçues de la compagnie postérieurement à l'accident qui l'a frappé.

21. Urtheil vom 2. Februar 1884 in Sachen Schmid gegen Jura=Bern=Luzernbahn.

A. Durch Urtheil vom 9. November 1883 hat der Appellations- und Kassationshof des Kantons Bern (II. Civilabtheilung) erkannt :

1. Der Kläger Gottlieb Schmid ist mit seinem Klagebegehren abgewiesen.

2. Derselbe ist gegenüber der Beklagten, Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft, zur Bezahlung eines Prozeßkostenbetrages von 443 Fr. 20 Cts. verurtheilt.

B. Gegen dieses Urtheil erklärte der Kläger die Weiterziehung an das Bundesgericht; derselbe beantragt: Es seien ihm in Abänderung des vom Appellations- und Kassationshofe des Kantons Bern in der erwähnten Streitsache ausgefallenen Urtheils die in seiner Klageschrift gestellten Schlüsse zuzusprechen unter Kostenfolge, indem er gleichzeitig bemerkt, es werde dem Ermessen des Richters anheimgegeben, zu entscheiden, ob nicht rücksichtlich der Festsetzung der Entschädigung ein Vorbehalt im Sinne des Art. 6 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes zu machen sei, da sich die Folgen der vom Kläger erlittenen Verletzung noch nicht hinlänglich klar übersehen lassen. Dagegen trägt die Beklagte auf Abweisung der klägerischen Beschwerde und Bestätigung des vorinstanzlichen Urtheils unter Kostenfolge an.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. In thatsächlicher Beziehung ist vom Vorderrichter Folgendes festgestellt worden: Der Kläger, welcher im Dienste der Beklagten als Lokomotivheizer angestellt war, langte am 18. August 1881 um 5 $\frac{1}{2}$ Uhr Morgens mit dem Zuge Nr. 9, welchem die von ihm bediente Maschine Nr. 18 Vorspanndienste geleistet hatte, nach Beendigung seines reglementarischen zwölftägigen Fahrdienstturnus, in Delémont an. Hier wurde die Maschine in einen, zur Bahnhofanlage gehörenden, Schuppen (das sogenannte „Depot“) zur Abkühlung gebracht, worauf dieselbe, speziell der Kessel, vom Kläger gereinigt und vom Kläger in Gemeinschaft mit dem Lokomotivführer allfällige Reparaturen