

CIVILRECHTSPFLEGE

ADMINISTRATION DE LA JUSTICE CIVILE



I. Haftpflicht der Eisenbahnen u. s. w.  
bei Tötungen und Verletzungen. — Responsabilité  
des entreprises de chemins de fer, etc.  
en cas d'accident entraînant mort d'homme  
ou lésions corporelles.

70. Arrêt du 28 septembre 1899,  
dans la cause *Degrange*  
contre *Société genevoise des chemins de fer à voie étroite*.

Les entreprises de chemins de fer à voie étroite sont soumises aux dispositions de la loi féd. sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer. — **Art. 8 al. 2 l. c; art. 9 eod.** — Les dispositions excluent (cas échéant) l'applicabilité des art. 50 ss. CO. — Etendue de l'obligation des entreprises de chemins de fer de prendre les précautions nécessaires contre les dangers résultant de l'exploitation du chemin de fer. — Inobservation de prescriptions réglementaires. — Faute de l'employé du demandeur.

A. — Le 20 octobre 1897 à midi et demi, Victor Guyot, domestique chez J. Degrange, hôtelier à Carouge, conduisait un phaëton sur le chemin du Bachet de Pesay, venant de Lancy et se rendant à Carouge. Au moment où il débouchait au trot sur la route de Carouge et traversait la voie ferrée

qui, à cet endroit, est située du côté de la route par lequel il arrivait, il fut pris de flanc par une locomotive attelée à un train de la Société des chemins de fer à voie étroite. Sa voiture fut traînée sur un certain espace et brisée contre un poteau de la ligne électrique; le cheval eut une jambe de derrière brisée et dut être abattu sur place; quant à Guyot, il réussit à se suspendre à la locomotive et n'eut aucun mal.

Suivant exploit du 16 décembre 1897, Degrange fit assigner la Compagnie de la Voie-Etroite en paiement d'une somme de 2000 fr. en réparation du dommage à lui causé par l'accident. Il faisait valoir que celui-ci était dû à la faute des employés de la société défenderesse et basait sa réclamation sur l'art. 50 CO. Dans ses écritures ultérieures, il a également invoqué la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur la responsabilité des chemins de fer.

La Société des chemins de fer à voie étroite a allégué de son côté que l'accident était dû à la faute du cocher Guyot et a conclu au rejet de la demande.

Par ordonnance préparatoire du 22 avril 1898, le Tribunal de première instance a prescrit des enquêtes qui ont donné lieu à l'audition de plus de trente témoins.

Il a en outre été versé au dossier un rapport en date du 20 octobre 1897, par lequel le sieur Margueron, garde rural à Lancy, signalait au Directeur de la Police centrale de Genève l'accident arrivé le dit jour. Ce rapport constate notamment que le mécanicien et le chauffeur du train ont déclaré qu'ils allaient d'une bonne allure et n'avaient pas pu arrêter à temps.

La Direction de la Police centrale ayant chargé d'une enquête au sujet du dit accident l'inspecteur des gardes ruraux Vallet, celui-ci lui adressa, en date du 1<sup>er</sup> novembre 1897, un rapport, également versé au dossier, qui, outre le témoignage des personnes entendues plus tard par le tribunal, constate ce qui suit:

En arrivant sur la route cantonale par le chemin du Bachet de Pesay on ne voit absolument pas arriver les trains venant de la direction de Carouge, masqués qu'ils sont par

un mur, deux bâtiments et des bosquets qui, à la date de l'accident, étaient en plein feuillage. En 1894, M. Pisteur, boucher à Lancy, a été victime d'un accident au même endroit où s'est produit celui du 20 octobre 1897 et dans les mêmes conditions. Au mois de mai 1897, l'attelage de M. Clavel, pileur à Carouge, a failli être aussi atteint par le train au même endroit. D'autres cas pourraient encore être cités.

*B.* — Par jugement du 23 décembre 1898, le Tribunal de première instance a déclaré la demande mal fondée. Il a estimé que l'accident était dû à l'imprudence du domestique du demandeur, le cocher Guyot, et qu'aucune faute ne pouvait être reprochée à la défenderesse, soit à ses employés, ceux-ci ayant donné les signaux réglementaires et le train ne marchant pas, au moment de l'accident, à une vitesse excessive qui en ait empêché l'arrêt instantané.

*C.* — Ensuite d'appel, la Cour de Justice de Genève, par arrêt du 24 juin 1899, a confirmé le jugement de première instance.

*D.* — Cet arrêt ayant été communiqué le 1<sup>er</sup> juillet aux parties, Degrange a déposé le 21 juillet un recours tendant à ce qu'il plaise au Tribunal fédéral réformer le dit arrêt et adjoindre au recourant ses conclusions avec intérêts.

*E.* — La Compagnie des chemins de fer à voie étroite a conclu au rejet du recours.

*Vu ces faits et considérant en droit :*

1. — Il est hors de conteste que les entreprises de chemins de fer à voie étroite sont soumises aux dispositions de la loi fédérale du 1<sup>er</sup> juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur.

Dans l'espèce, la responsabilité rigoureuse établie par les art. 2 et 8, al. 1<sup>er</sup> de la loi ne saurait être invoquée contre la Société défenderesse, les dispositions en question ayant trait seulement aux accidents qui ont entraîné mort d'homme ou des lésions corporelles.

Mais l'alinéa 2 de l'art. 8 dispose qu'en dehors des cas visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'entreprise doit indemnité pour les objets perdus, détruits ou avariés, non consignés comme mar-

chandises ou bagages de voyageurs, lorsqu'une faute est établie à sa charge.

L'art. 9 dispose de plus que dans les cas mentionnés à l'art. 8 le dommage est déterminé sur la base de la valeur réelle des objets perdus, détruits ou avariés, une indemnité supérieure ne pouvant être allouée que dans les cas de dol ou de négligence grave de l'entreprise de transport.

Ces dispositions doivent trouver leur application dans le cas actuel, ainsi que dans tous les cas du même genre, à l'exclusion des art. 50 et suiv. CO. (Voir arrêt du Tribunal fédéral en la cause Stähelin c. Jura-Simplon, *Rec. off.* XIX, page 188, consid. 3, et arrêt du 8 juin 1899 en la cause Wendler c. Jura-Simplon.)

Il incombait dès lors au demandeur, pour justifier sa réclamation, d'établir que l'accident du 20 octobre 1897 est dû à une faute imputable à la société défenderesse.

2. — Les instances cantonales ont jugé que cette preuve n'avait pas été faite, attendu qu'il résulterait de l'instruction de la cause que le personnel du train se serait conformé aux prescriptions réglementaires en ce qui concerne les signaux à donner à l'approche des routes transversales, la vitesse du train et son arrêt au moment où l'équipage du demandeur a été aperçu.

Cette argumentation n'est toutefois pas décisive, car en admettant pour un instant que les prescriptions réglementaires aient été complètement observées, il ne s'ensuivrait pas nécessairement que la Compagnie n'ait négligé aucune précaution propre à prévenir l'accident et dont l'omission puisse lui être imputée à faute. En effet, les entreprises de chemins de fer ne sont pas seulement tenues de prendre les mesures de sécurité prescrites par les concessions, cahiers de charges, lois et règlements de police; elles ont en outre l'obligation générale de prendre toutes les précautions commandées par les circonstances pour garantir le public contre les dangers auxquels l'expose l'exploitation du chemin de fer; l'entreprise n'est pas même déchargée de sa responsabilité, en cas d'accident causé par un état de choses dange-

reux, par le fait que l'autorité de contrôle en aurait toléré l'existence. (Voir arrêts du Tribunal fédéral dans les causes Pache c. Compagnie Lausanne-Echallens, *Rec. off.* V, p. 109 et suiv.; Stamm c. Birsigthalbahn, XXIV, 2<sup>e</sup> partie, p. 45 et suiv., consid. 2; Salathe c. Waldenburger-Bahngesellschaft, XXV, 2<sup>e</sup> partie, p. 11, consid. 2.)

3. — En ce qui concerne tout d'abord la question de savoir si les prescriptions réglementaires ont été observées, les instances cantonales ont admis qu'à l'approche du chemin du Bachet de Pesay le train ne marchait pas à une vitesse de plus de 12 kilomètres à l'heure, que les signaux d'avertissement ont été donnés par le mécanicien et que dès que celui-ci a aperçu l'équipage de Degrange il a fait immédiatement le nécessaire pour arrêter le train. Ces constatations de fait, résultant de l'appréciation des preuves par témoins, ne sauraient être considérées comme contraires aux pièces du dossier et sont dès lors définitives.

C'est, par contre, une question de droit de savoir s'il résulte de ces faits que les prescriptions réglementaires ont été observées et le Tribunal fédéral peut revoir à cet égard l'appréciation des instances cantonales.

On doit tenir pour constant que l'art. 7 du règlement général de police, du 28 octobre 1890, a été observé en tant qu'il ordonne des signaux à l'approche des routes transversales. Il en est autrement, en revanche, en tant qu'il prescrit que le mécanicien doit ralentir la marche et se tenir prêt à arrêter instantanément. Le degré du ralentissement n'est, il est vrai, pas déterminé, mais le règlement entend évidemment qu'il doit être suffisant pour permettre d'arrêter le train « instantanément ». Il faut reconnaître toutefois que ce dernier mot ne saurait être entendu dans son sens littéral, le passage instantané d'un train de la marche à l'immobilité absolue étant matériellement impossible. Mais, pour que la prescription du règlement ait un effet utile, il faut nécessairement admettre que depuis le moment où un obstacle venant d'une route transversale peut être aperçu par le mécanicien, le train doit pouvoir, grâce au ralentissement de la

marche, être arrêté avant qu'une collision se produise avec cet obstacle. Or il résulte des faits constatés par les instances cantonales que le ralentissement de la marche n'a pas été suffisant dans le cas particulier puisque non seulement le train n'a pas pu être arrêté avant la collision, malgré la manœuvre faite dans ce but par le mécanicien dès qu'il a vu l'équipage de Degrange, mais qu'il a encore continué sa marche pendant plusieurs mètres, traînant cet équipage devant lui et le brisant finalement contre un poteau de télégraphe. Il convient de rappeler, à cet égard, que d'après le rapport du garde rural Margueron, dressé le jour même de l'accident, le mécanicien et le chauffeur du train auraient déclaré qu'ils marchaient d'une bonne allure et n'avaient pu arrêter à temps. L'art. 7 du règlement de police a donc été violé en ce que le mécanicien a négligé de ralentir suffisamment la marche du train à l'approche de l'endroit où s'est produit l'accident.

Entre cette négligence et l'accident survenu existe un rapport de causalité indéniable en ce sens qu'une allure moins rapide du train était de nature à permettre l'arrêt avant la collision ou du moins à rendre les effets de celle-ci moins graves. Cette possibilité suffit pour que la responsabilité de la Compagnie soit engagée du fait de son employé. Le demandeur n'avait pas à fournir la preuve absolue que l'accident n'aurait pas eu lieu sans la négligence du mécanicien, mais c'était à la Compagnie à établir, pour sa libération, que l'accident se serait produit même si cette négligence n'avait pas été commise par son employé.

4. — A supposer même que l'on dût, contrairement à la manière de voir qui précède, admettre qu'aucune prescription réglementaire n'a été violée par les employés de la Compagnie, on devrait néanmoins décider que celle-ci a commis une faute qui engage sa responsabilité.

Le demandeur ne s'est, il est vrai, pas prévalu d'une faute de la Compagnie en dehors de celle qui résulterait de l'inobservation de prescriptions réglementaires. Mais cette circonstance ne saurait empêcher le Tribunal fédéral de tirer

des faits constatés toutes les conséquences juridiques qu'ils comportent.

Or les instances cantonales ont constaté que l'endroit où s'est produit l'accident, soit la jonction du chemin du Bachet de Pesay avec la route de Carouge, est dangereux à raison des bâtiments et des massifs d'arbres qui masquent la vue et interceptent les bruits.

Il résulte en effet des enquêtes par témoins et du rapport de l'inspecteur Vallet qu'en arrivant sur la route de Carouge par le chemin du Bachet de Pesay on ne voit absolument pas venir les trains de la direction de Carouge, masqués qu'ils sont par un mur, deux bâtiments et des bosquets qui, à la date de l'accident, étaient en plein feuillage. Réciproquement il est impossible de voir de la voie ce qui se passe sur le chemin du Bachet de Pesay. La voie se trouve à environ 60 cm. du bord de la route du côté où débouche le dit chemin. Un accident analogue à celui qui a atteint l'équipage de Degrange s'était déjà produit à cet endroit en 1894. Plus récemment d'autres accidents ont failli se produire par le fait que des personnes, en char ou à bicyclette, descendant le chemin du Bachet de Pesay sont arrivées jusqu'au bord de la voie sans avoir ni vu arriver le train ni entendu les signaux d'avertissement.

Les instances cantonales ont tiré du fait que la jonction du chemin du Bachet de Pesay avec la route de Carouge est dangereuse la conclusion que le domestique du demandeur, connaissant l'état des lieux, avait commis une faute en débouchant au trot sur la route cantonale et qu'il aurait dû faire le contour au pas et ne s'engager sur la voie ferrée qu'après s'être assuré qu'il n'y avait aucun train à proximité. Cette manière de voir est incontestablement justifiée.

Mais il est non moins justifié de dire que la Compagnie était tenue, de son côté, de prendre les mesures nécessaires pour prévenir les accidents pouvant résulter de cet état de choses dangereux. Elle était d'autant plus tenue d'agir ainsi qu'un accident s'était déjà produit au même endroit et qu'elle devait savoir également que d'autres accidents avaient failli

s'y produire. Son devoir était donc d'adopter un système de signaux susceptibles d'être facilement entendus des personnes arrivant à proximité de la voie par le chemin du Bachet de Pesay, ou de prescrire à son personnel des trains, à supposer que le règlement général de police fût insuffisant ou trop peu explicite à cet égard, de marcher à une allure qui permit d'éviter les collisions même dans les cas où les signaux n'auraient pas été entendus. Si des mesures de ce genre étaient irréalisables, par exemple en raison de la nécessité de donner au train une certaine vitesse pour franchir une rampe, la Compagnie devait alors en adopter d'autres, telles que l'établissement d'un service de garde-barrière ou une modification de l'état des lieux propre à assurer la vue en ligne oblique du chemin du Bachet de Pesay sur la voie ferrée et vice versa jusqu'à une distance convenable du point de jonction.

Or la Compagnie n'a pris aucune de ces mesures. Elle n'a pas même allégué qu'elle eût prescrit à son personnel des trains une marche particulièrement prudente à l'endroit dangereux en question. Si de telles prescriptions ont été ordonnées, elles n'ont en tout cas pas été observées le 20 octobre 1897. Il est en effet hors de doute que la vitesse, de 12 km. à l'heure environ, à laquelle marchait le train au moment de la collision avec l'équipage de Degrange est encore beaucoup trop considérable, eu égard aux dangers de l'endroit en question, pour empêcher que des accidents ne se produisent même sans aucune faute de la part des personnes qu'ils peuvent atteindre.

La Compagnie est donc en faute pour avoir négligé de prendre des mesures, commandées par les circonstances, qui auraient été de nature à prévenir l'accident du 20 octobre 1897.

D'autre part il a été reconnu plus haut que le domestique Guyot a contribué également par son imprudence à amener cet accident.

La faute commise de part et d'autre apparaît comme ayant une importance égale et dès lors la responsabilité de la

Compagnie ne doit s'étendre qu'à la moitié du dommage causé par l'accident, Degrange ne pouvant, pour le surplus, s'en prendre qu'à son domestique.

5. — Les instances cantonales ne s'étant pas prononcées sur l'importance du dommage causé au demandeur, le Tribunal fédéral n'est pas en mesure de fixer le montant de l'indemnité due à ce dernier. Il y a lieu par conséquent, aux termes de l'art. 82 OJF., d'annuler l'arrêt dont est recours et de renvoyer la cause à l'instance cantonale pour compléter les constatations de fait et juger à nouveau.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral  
prononce :

L'arrêt de la Cour de Justice de Genève, du 24 juin 1899, est annulé et la cause renvoyée à la dite Cour pour compléter les faits et statuer à nouveau.

## II. Obligationenrecht. — Code des obligations.

71. Urteil vom 1. Juli 1899 in Sachen  
Wirz-Schwarz gegen Panchaud.

*Bürgschaft für ein Darlehen. Irrtum des Bürgen? Art. 19 Ziff. 1 O.-R. Irrtum im Beweggrund, Art. 21 u. 24 O.-R. Betrug. Eine rechtliche Pflicht des Gläubigers gegenüber dem Bürgen, diesem die Vermögensverhältnisse des Hauptschuldners auseinanderzusetzen, besteht nicht; nur bei täuschender Absicht des Gläubigers liegt Rechtswidrigkeit vor.*

A. Am 25. April 1892 wurde zwischen Witwe Panchaud in Basel, als Gläubigerin, und Robert Wirz-Böw in Basel, als Schuldner, ein Darlehensvertrag abgeschlossen, welcher folgendermaßen lautet:

„Frau Witwe G. Panchaud... übermacht mit heutigem Tage dem Hrn. Robert Wirz-Böw... ein Darlehen von 10,000 Fr.  
„Robert Wirz hat das Kapital zu 5% zu verzinsen und zwar