

stabilito il prezzo dello stabile a fr. 32,100 e l'azione intentata dalla signora Cogliati per far pronunciare la nullità di questa stima essendo stata respinta tanto in prima che in seconda istanza, l'istrumento notarile venne rogato il 31 agosto 1894. Con esso il signor Demicheli versava a compimento del prezzo di compera la somma di fr. 17,100, riservandosi però di pretendere gli interessi sull'acconto sborsato nel 1889. Il che avvenne con libello del 5 novembre 1894 che diede origine alla sentenza del Tribunale di appello più sopra riprodotta e dalla quale la signora Cogliati si è appellata al Tribunale federale.

2° Ambedue le istanze cantonali nell'accogliere la domanda Demicheli sono partite dal concetto, che quantunque l'attore chieda nel libello il pagamento degli interessi decorsi sopra l'acconto di fr. 15,000, pure la di lui domanda si debba considerare come un'azione di indennizzo per la procrastinata esecuzione del contratto 17 maggio 1889. Ora, se questo modo di vedere è esatto, il Tribunale federale non sarebbe più competente a giudicare della causa, in quanto che è noto e fu da questa corte pronunciato già più volte (XVI, 804, XVII, 105 e seg.) che domande d'indennizzo dipendenti da comper e vendite d'immobili, cadono nel dominio del diritto cantonale, non in quello del diritto federale.

3° Entrando perciò ad esaminare della natura giuridica dell'azione, sta in prima linea, che l'azione venne qualificata da Demicheli come domanda di interessi. Se non chè, esaminando i titoli sui quali la domanda venne fondata, non rimane nessun dubbio che si tratti in realtà di una domanda di indennizzo. Nel chiedere gli interessi decorsi sulla somma di fr. 15,000 l'attore Demicheli non ha invocato una convenzione od un fatto dal quale si possa far derivare una pretesa di interessi, ma ha allegato unicamente che la consegna dello stabile non era stata fatta in tempo dovuto e che questo ritardo aveva avuto per conseguenza di fargli perdere gli interessi sull'acconto sborsato nel 1889. Ora è chiaro che in una simile domanda si possono vedere benissimo gli elementi costitutivi di un'azione in risarcimento di danno. La questione di sapere, se un'azione proposta in questi termini

poteva in base all'art. 71 della procedura ticinese essere riguardata come un'azione di indennizzo, è una questione di procedura cantonale, non sottoposta al controllo del Tribunale federale. Alla competenza di quest'ultimo sfugge anche l'altra obbiezione sollevata dalla parte Cogliati, consistente nel dire che la consegna dello stabile non sia mai stata domandata e che non vi sia perciò mora del venditore. In quanto che una simile obbiezione implica una questione di merito che può essere decisa solo dal giudice chiamato a statuire sull'intrinseco della causa (Art. 231 del C. O.).

Per questi motivi

Il Tribunale federale decide :

Di non entrare in materia sul ricorso Cogliati per titolo di incompetenza.

II. Haftpflicht

**der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen
bei Tödtungen und Verletzungen.
Responsabilité des entreprises de chemins de fer
et de bateaux à vapeur
en cas d'accident entraînant mort d'homme
ou lésions corporelles.**

133. Arrêt du 1^{er} juillet 1896 dans la cause
*Compagnie générale de navigation sur le lac Léman
contre Ageno et Bombrini.*

A. Le 9 juillet 1892, le bateau le Mont-Blanc, appartenant à la Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman, était parti de Genève à 9 heures du matin pour faire sa course quotidienne par Nyon, Thonon, Evian, Ouchy et la Côte suisse jusqu'au Bouveret. L'arrivée à Ouchy eut lieu à l'heure réglementaire, midi et cinq minutes; le débarquement des passagers était terminé et l'embarquement allait commencer,

lorsque tout à coup la calotte postérieure du dôme de vapeur, placé sur les chaudières, dans le milieu du bateau, céda sous la pression de la vapeur et fut projetée comme un immense projectile du côté de l'arrière.

Cette partie du bateau étant occupée presque entièrement par le salon-restaurant de première classe établi sur le pont, et le dôme de vapeur se trouvant disposé horizontalement un peu au-dessus du niveau du pont, dans l'axe du bateau, la plaque métallique, formant projectile, pénétra dans le salon, le balayant dans toute sa longueur pour sortir à l'autre bout et tomber dans le lac, entraînant à sa suite un flot de vapeur.

A ce moment une quantité de personnes étaient assises dans le salon pour prendre le repas de midi. Le projectile en tua ou blessa plusieurs ; toutes furent cruellement brûlées par la vapeur. Des personnes atteintes, une seule survécut à l'accident ; vingt-six autres furent tuées sur le coup ou succombèrent à leurs blessures peu de temps après.

A la suite de cette catastrophe, l'autorité pénale ouvrit une enquête qui amena entre autres les importantes constatations ci-après :

En 1888, le comité de la Société suisse des propriétaires de chaudières à vapeur, dont la Compagnie de navigation faisait partie, sur le vu d'un rapport de son directeur signalant l'existence de fentes et de fuites, recommanda à la direction de la Compagnie de ménager les chaudières du Mont-Blanc. Les rapports ultérieurs du dit inspecteur déterminèrent de la part de la direction de la Société suisse de nouvelles et plus pressantes recommandations de ménager toujours plus les chaudières du Mont-Blanc. Le 24 octobre 1891, le directeur écrivait à la Compagnie de navigation :

« Comme vous le savez, les chaudières de vos bateaux Mont-Blanc, Aigle, Guillaume Tell, etc., sont si défectueuses qu'elles n'offrent plus la sûreté nécessaire pour le service, mais qu'elles doivent être réparées à fond ou remplacées par des neuves. Nous devons donc exiger que l'un ou l'autre soit immédiatement fait.... Dans le cas où vous ne seriez pas d'opinion que l'état des chaudières susdites soit dangereux, et où

vous croiriez que les défauts que nous vous avons fait connaître plusieurs fois n'ont pas l'importance que notre inspection y attache, nous sommes prêts à vous envoyer un de nos inspecteurs les plus âgés et les plus expérimentés, pour qu'il fasse une nouvelle inspection. »

La Navigation répondit par son directeur qu'elle était d'accord que les réparations devaient être faites. Peu après, le remplacement des chaudières du Mont-Blanc fut décidé en principe par la délégation du Conseil d'administration. Néanmoins le 1^{er} juin 1892 le Mont-Blanc fut remis en service sans que les chaudières eussent été ni remplacées ni réparées à fond.

Pendant les premiers jours rien d'anormal ne se produisit en ce qui concerne les chaudières, mais le 6 juillet 1892, un des hommes de l'équipage entendit un sifflement produit par une fuite de vapeur.

Le lendemain, entre une et deux heures de l'après-midi, le même sifflement fut entendu par le mécanicien du bateau, Fornerod, qui, après un examen fait dans les eaux de Bourvet, constata une fuite au dôme de vapeur. Pendant la course de retour à Genève, le sifflement fut de nouveau entendu par le dit mécanicien et par les hommes de l'équipage.

Le 8 juillet, au matin, Fornerod fit enlever la paroi et le capot des chaudières, et il constata la présence d'une fente de 15 centimètres de longueur à la courbure de la calotte du dôme. Cette constatation faite, il rédigea son rapport du 7 juillet dans les termes suivants :

« Je suis un peu inquiet. J'ai découvert que le dôme des chaudières est fendu à l'angle du fond arrière, sur une longueur d'au moins 15 centimètres. Ce matin je suis allé dessous, entre les chaudières, où j'ai pu constater le fait.

» Il faudrait mater, mais il ne faudrait pas, si c'est Pinchetti, qu'il aille en faire part au visiteur ; ne serait-il pas préférable de prendre pour quelques heures, le matin, un ouvrier à Genève, qui, en même temps, me materait deux ou trois pinces ? S'il était possible que monsieur le directeur puisse venir, course 15, jusqu'à Evian. »

Malgré ces constatations le bateau se mit en marche et

suit son itinéraire habituel. Le sifflement produit par la fuite de la vapeur se fit entendre pendant tout le voyage. A l'arrivée à Ouchy, Fornerod remit au facteur de la Compagnie le rapport qu'il avait rédigé le matin à Genève; ce rapport fut porté au bureau, où l'employé Lecomte, après en avoir pris connaissance, le remit immédiatement au directeur Rochat à deux heures et demie de l'après-midi, en lui signalant la fuite dont parlait Fornerod.

Rochat sortit vers trois heures et se rendit au chantier où il communiqua le rapport au mécanicien en chef Lips et discuta avec lui la question de savoir s'il y avait lieu de laisser le Mont-Blanc faire sa course le lendemain; il finit par décider d'envoyer à Genève l'ouvrier Pinchetti, en lui disant qu'il y avait une fissure au fond du dôme, qu'il fallait aller parler à Fornerod au passage du bateau et s'arranger avec lui.

Après cela, au lieu d'aller attendre le passage du bateau et d'aller jusqu'à Evian, ainsi que l'avait conseillé Fornerod dans son rapport, pour se rendre compte personnellement de l'état des choses et des mesures qu'il réclamait, Rochat retourna à son bureau.

Pinchetti se rendit le soir à Genève et procéda au matage de la fissure. Cette opération n'eut aucun résultat utile et le lendemain, 9 juillet, lorsque le bateau se mit en marche, le sifflement de la vapeur s'échappant par la fissure du dôme se fit entendre comme la veille. Le Mont-Blanc arriva à Ouchy à l'heure réglementaire, lorsque tout à coup l'explosion du dôme se produisit, ainsi qu'il a été dit plus haut.

Au moment de l'explosion, un des employés de la Compagnie de navigation, qui se trouvait à Ouchy, s'écria: « Pan, ça y est! » Interrogé ensuite sur le motif de cette exclamation, il déclara qu'en entendant la détonation il avait immédiatement pensé au rapport de Fornerod et au mauvais état des chaudières du Mont-Blanc, qui était connu.

L'enquête amena aussi à la constatation qu'au cours de la période d'exploitation de 1892, les soupapes de sûreté du Mont-Blanc avaient été surchargées. Après l'explosion du dôme, Rochat avait invité Fornerod à faire disparaître les surcharges, ce qu'il fit en les jetant dans la chaufferie.

Les experts, professeur Grenier et Michaud, ingénieurs-mécaniciens, chargés par le juge d'instruction de rechercher les causes de l'explosion, déposèrent le 21 juillet 1892 un rapport dont les conclusions sont conçues comme suit:

1° La rupture de la calotte du réservoir de vapeur du Mont-Blanc doit être attribuée à l'existence de la crevasse et de la fissure.

2° Cette crevasse et cette fissure sont le résultat de la corrosion de la tôle de la calotte par l'eau de condensation retenue au fond du réservoir de vapeur par le fait de la position des cuissards.

3° La marche de la corrosion doit avoir été lente et progressive. Il est difficile de s'expliquer que les effets en aient totalement échappé à l'attention du personnel compétent, ou lui aient paru anodins, s'il les a observés.

4° La détérioration de la tôle s'est finalement révélée par une fuite qui a éveillé l'attention du personnel, à laquelle on n'a apporté d'autre remède qu'un matage non seulement inefficace, mais nuisible.

5° Etant donné la gravité manifeste de l'avarie, les mesures indiquées étaient, au cas particulier, la mise hors de service immédiate du bateau et le renouvellement des calottes de la chambre à vapeur.

6° La nature chimique du métal de la calotte arrachée a facilité l'œuvre de la corrosion; ses propriétés mécaniques ont abrégé la durée de la rupture finale, et aggravé ainsi le caractère de l'accident.

Plus tard, à la requête de la défense, le juge d'instruction chargea M. de Molin, ingénieur civil, ancien directeur des forges d'Anzin, de procéder à une expertise complémentaire.

Les trois experts susnommés, interpellés au cours de l'instruction du procès pénal, sur la question de savoir si la fente du dôme du Mont-Blanc, signalée dans le rapport de Fornerod, aurait pu à elle seule, sans les corrosions intérieures, occasionner l'explosion, ont répondu dans les termes ci-après:

Les experts estiment que la présence d'une solution de continuité de 15 centimètres environ de longueur, dans le

congé de la calotte d'un dôme de vapeur d'une chaudière de 1^m30 de diamètre, ne saurait déterminer à elle seule la déchirure totale de cette calotte. Pour qu'elle se produise, il faut l'intervention de causes additionnelles, telles que des corrosions intérieures ou extérieures, diminuant la résistance de la tôle dans le voisinage immédiat de la fente. L'existence, constatée par l'extérieur du dôme, d'une fissure de 15 centimètres, laissant fuir la vapeur, ne constituait donc pas en elle-même un danger immédiat, mais elle appelait à bref délai l'examen minutieux par l'intérieur et par l'extérieur de la région avariée, et, dans ce but, l'arrêt du bateau. Cet examen aurait permis de déterminer exactement la nature et l'étendue du mal, et en particulier de reconnaître s'il s'agissait d'une simple défectuosité locale et inoffensive, ou si au contraire l'avarie était plus profonde et plus grave. En tout état de cause il y avait lieu d'arrêter la fuite d'une façon ou d'une autre.

Les constatations de l'enquête et les conclusions de l'expertise Grenier-Michaud eurent pour conséquence le renvoi du directeur Rochat, du mécanicien en chef Lips et du mécanicien Fornerod devant le tribunal criminel du district de Lausanne comme accusés d'avoir par imprudence, par négligence ou par inobservation des devoirs de leur place, exposé à un grave danger des personnes transportées par le bateau à vapeur le Mont-Blanc et d'avoir ainsi causé la mort de vingt six d'entre elles.

Le 24 octobre 1892, le jury rendit un verdict de non culpabilité en faveur des accusés.

B. Parmi les victimes de l'accident du 9 juillet 1892 se trouvait Louis-Emmanuel-Félix-Raphaël Ageno, fils de défunts Emmanuel Ageno et Hélène née Bombrini, originaire de Gênes et y domicilié, né le 30 mai 1857, célibataire, lieutenant dans les troupes alpines, décédé à 7 heures du soir le 9 juillet 1892, dans une clinique établie à Lausanne, rue Martheray 6.

Ensuite de ce décès, Gian-Carlo Ageno et Marie Ageno, femme du commandeur Charles-Marcel Bombrini, à Gênes, ont, en leur qualité de frère et sœur et d'héritiers du défunt,

réclamé une indemnité à la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman.

Un règlement amiable n'ayant pu avoir lieu, ils ont ouvert action par citation du 26 mai et demande du 9 juillet 1893, dans lesquelles ils concluent à ce que la Compagnie soit condamnée à leur payer la somme de 130 000 francs, avec intérêt au 5 % dès la citation, sous modération de justice, à titre d'indemnité ensuite du décès de leur frère Louis Ageno.

Ils fondent leur réclamation en droit sur les art. 2 et 7 de la loi du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur. Ils allèguent en résumé ce qui suit pour établir le dommage qui leur a été causé :

Le décès de Luigi Ageno leur a occasionné les frais et dépenses ci-après :	
Droit du gouvernement italien	Fr. 360 —
Frais funéraires à F. Devoto de Saint-Laurent	» 298 —
Frais funéraires à Ant. Del Buono	» 936 70
A Fratelli Raviolo, transport du corps à Staglieno	» 30 —
A la ville de Gênes pour dépôt N° 1417 dans le cimetière de Staglieno	» 3000 —
Transport du corps de Modane à Gênes, taxe et surtaxe des chemins de fer Méditerranée	» 176 50
Au sculpteur Saccomanno	» 5000 —
A veuve Marmier, frais à la clinique de Martheray, à Lausanne	» 310 90
A F. Hessenmuller, à Lausanne	» 1556 —
Frais de voyage et de déplacement des demandeurs, et divers, au moins	» 2000 —
Ensemble Fr. 13668 10	

Luigi Ageno était intéressé avec eux dans la Société Gio Ansaldo & C^{ie}, à Gênes, établissement de construction navale. Il était membre du conseil de direction de cette société et cette situation lui procurait un bénéfice annuel de 90 000 fr. Au moment de sa mort, il était sur le point de prendre la direction de l'établissement et il avait été décidé que l'on supprimerait dorénavant un conseil d'administration que l'on

estimait désormais inutile en raison des hautes capacités du défunt. Ce comité de surveillance a dû être maintenu et coûte environ 75 000 francs par an. Le demandeur Gian-Carlo Ageno est propriétaire foncier et fait valoir lui-même ses terres. Dans les mauvaises années traversées par l'agriculture, il avait trouvé auprès de son frère Luigi, docteur en agronomie de l'école supérieure de Milan, une aide constante. La mort de Luigi Ageno constitue ainsi pour la Société Ansaldo & C^{ie} et pour les demandeurs une perte extrêmement importante.

La demande renferme en outre de nombreux allégués tendant à établir que l'accident du 9 juillet 1892 est dû à une faute grave de la Compagnie défenderesse, soit de personnes dont elle est responsable.

C. Dans sa réponse du 6 août 1893, la défenderesse reconnaît que l'accident est, en partie du moins, le résultat de fautes diverses dont elle est juridiquement et civilement responsable.

Quant aux frais et dépenses réclamés, elle fait observer que si telles de ces dépenses se justifient par la position sociale et financière des demandeurs, on ne saurait en bonne justice l'obliger elle, défenderesse, à les rembourser. Quant aux circonstances relatives aux capacités de Luigi Ageno, à la valeur de ses conseils agronomiques, à ses intérêts et à sa situation dans la Société Ansaldo & C^{ie}, la défenderesse déclare ne pas y voir les éléments d'un préjudice matériel qu'elle puisse être tenue de réparer. En tout cas il importe de tenir compte de la fortune laissée par le défunt Ageno aux demandeurs. Si ceux-ci ont hérité de lui une certaine fortune, on doit admettre que sur le terrain du préjudice matériel ils sont sans droit pour réclamer. Enfin, touchant le dommage moral prévu à l'art. 7 de la loi de 1875, la défenderesse reconnaît que s'il y a eu faute grave à la charge de la Compagnie, il est dû une somme équitable; mais celle-ci ne saurait se rapprocher de la somme énorme réclamée par les demandeurs, somme qui dépasse de beaucoup les indemnités payées jusqu'alors pour dommages matériels et moraux causés le 9 juillet à des en-

fants par la mort de leurs père et mère ou à des père et mère par la mort de leurs enfants.

La défenderesse se déclare prête à rembourser la somme payée au sieur Hessenmuller et, en outre, les autres débours légitimes qui seront justifiés avoir été faits à l'occasion de la mort d'Ageno Luigi, tels que les frais payés à la clinique de Martheray, ceux relatifs au transport du corps et les frais funéraires. Elle offre de plus une somme de 5000 francs.

Au bénéfice de ces offres, elle conclut à libération avec dépens des conclusions de la demande.

D. Par jugement du 29 avril 1896, communiqué le 2 mai aux parties, la Cour civile du canton de Vaud a prononcé :

I. — La conclusion des demandeurs est admise au montant total de 33 684 fr. 19 c., avec intérêt au 5 % dès le 26 mai 1893.

II. — La Compagnie générale de navigation est condamnée aux dépens.

En outre des faits plus haut exposés, ce jugement constate :

Suivant une attestation judiciaire du vice-préteur du 1^{er} arrondissement de Gênes, Louis Ageno est décédé sans laisser aucune disposition testamentaire et ses uniques héritiers sont Jean-Ch. Ageno, avocat, et M^{me} Mariette Ageno, frère et sœur germains, lesquels ont pleine capacité juridique pour agir, aucune autre personne ne pouvant avoir ou réclamer un droit à la succession de Louis Ageno. Un certificat de l'office des successions de Gênes établit que cette succession se compose d'une part d'un douzième dans la Société en commandite Ansaldo & C^{ie}, au capital total de trois millions de livres, et que cette part a été augmentée de 150 468,25 livres ensuite d'arrangement amiable, ce qui en porte la valeur à 400 468,25 livres. Le défunt Ageno représentait dans la Société Ansaldo & C^{ie} ses propres intérêts et ceux de sa sœur, ainsi que ceux de son beau-frère Bombrini, soit $\frac{1}{3}$ de l'entreprise. La dite société possède de grands chantiers de construction navale et occupe plusieurs milliers d'ouvriers. Au moment de son décès, Luigi Ageno était membre du conseil de direction et

sur le point de prendre la direction de cette même société. Après avoir fait des études classiques, il était sorti de l'école supérieure de Milan avec le grade de docteur en agronomie et il avait voyagé dans les différentes parties de l'Europe afin d'augmenter ses connaissances pratiques. Le demandeur Gian-Carlo Ageno est propriétaire foncier; il fait valoir lui-même ses terres et dans les mauvaises années que l'agriculture vient de traverser, il avait trouvé chez son frère Luigi Ageno une aide constante. Les frais et dépenses faits par les demandeurs à l'occasion de la mort de leur frère ascendent à 13 684 fr. 19 c., le coût du transport du corps de Modane à Gênes ayant été non de 176 fr. 50 c., mais de 192 fr. 59 c.

En droit le jugement de la Cour civile est fondé en substance sur les considérants suivants :

L'accident du 9 juillet 1892 est dû à la faute grave des agents de la Compagnie de navigation. Celle-ci reconnaît elle-même ce fait et ne conteste pas que l'art. 7 de la loi du 1^{er} juillet 1875 sur la responsabilité des entreprises de chemins de fer et de bateaux à vapeur ne soit applicable en la cause. Elle se borne à discuter le montant des conclusions des demandeurs.

Quant au préjudice pécuniaire, il ne comporte pas autre chose que les frais et débours occasionnés par la mort de Luigi Ageno. L'instruction du procès n'a pas démontré que les demandeurs aient subi en dehors de ces frais et débours un dommage matériel quelconque. Il est établi qu'ils ont dépensé une somme de 13 684 fr. 19 c.; cette somme doit donc leur être allouée en réparation du préjudice matériel qu'ils ont subi.

Quant à la somme équitable que le juge peut allouer en vertu de l'art. 7 de la loi, elle doit être envisagée comme une indemnité au sens large et non point comme une peine de droit privé. Le juge peut prendre en considération le préjudice non pécuniaire, mais plutôt moral et idéal, par exemple l'atteinte portée à la jouissance de la vie, etc. Il doit en outre rapprocher du tort moral causé la gravité de la faute imputable à l'entreprise de transport. Dans l'espèce il est certain

que la mort accidentelle de Luigi Ageno a causé aux demandeurs un dommage immatériel, dont l'intensité est accrue en raison des connaissances et de la culture intellectuelle que possédait le défunt. D'autre part la faute qui a été commise par les agents de la Compagnie défenderesse apparaît comme revêtant un caractère particulier de gravité, spécialement en ce qui concerne les actes de l'ex-directeur Rochat. Tenant compte de ces divers éléments, la Cour fixe à 20 000 francs l'indemnité équitable qui doit être allouée aux demandeurs du chef du préjudice immatériel qu'ils ont souffert.

E. Le 21 mai 1896, la Compagnie générale de navigation a produit un acte de recours au Tribunal fédéral ainsi conçu :

« La Compagnie générale de navigation sur le lac Léman déclare recourir contre le jugement rendu le 2 mai 1896 dans la cause pendante entre elle, d'une part, Gian-Carlo Ageno et Marie Ageno, d'autre part, condamnant la défenderesse à payer aux demandeurs la somme de 33 684 fr. 19 c., avec intérêt 5 % dès le 26 mai 1893.

» La Compagnie générale de navigation, se maintenant au bénéfice des offres qu'elle a faites en réponse de payer aux demandeurs les dépenses justifiées occasionnées par le décès de Luigi Ageno, plus une somme de 5000 francs, conclut avec dépens à la réduction, dans les limites ci-dessus indiquées, de l'indemnité accordée aux demandeurs par le jugement précité. »

F. A l'audience du 17 juin, l'avocat des intimés a conclu :

1° à ce que le recours soit déclaré irrecevable en la forme, vu l'art. 67 O. J. F., en ce qui concerne la somme allouée par l'instance cantonale pour les dépenses occasionnées par le décès de Louis Ageno ;

2° à ce qu'il soit rejeté comme non fondé, le tout avec suite de dépens.

Vu ces faits et considérant en droit :

1. L'art. 67 O. J. F. prescrit que la déclaration de recours doit indiquer dans quelle mesure le jugement est attaqué et mentionner les modifications demandées.

Devant l'instance cantonale, la Compagnie a offert de payer

aux demandeurs les dépenses justifiées occasionnées par la mort de Luigi Ageno, plus une somme de 5000 francs. Mais nulle part dans la procédure elle n'a indiqué et précisé en chiffres les dépenses qu'elle estime justifiées. La Cour cantonale a considéré toutes celles réclamées par les demandeurs comme justifiées. La déclaration de recours ne conteste pas cette manière de voir ; elle dit simplement que la Compagnie maintient ses offres antérieures et conclut à la réduction « dans ces limites » de la somme allouée aux demandeurs par le jugement attaqué. On ne saurait donc déduire des termes de cette déclaration si la recourante entend demander la réduction des dépenses allouées par l'instance cantonale, ni dans quelle mesure cette réduction est demandée. Dans les débats oraux devant le Tribunal fédéral son conseil a, il est vrai, contesté la justification de certains articles du compte de dépenses. Mais cette circonstance est sans importance, attendu que c'est la déclaration de recours qui fait seule règle pour déterminer dans quelle mesure le jugement cantonal est attaqué et quelles sont les modifications demandées. Dès lors on doit, d'après ce qui précède, admettre que le recours n'est pas dirigé contre la partie du jugement de la Cour vaudoise relative aux dépenses et que par conséquent ce jugement est définitif sur ce point.

En revanche, il résulte de la déclaration de recours que la Compagnie demande la réduction au montant de son offre, soit à 5000 francs, de la somme allouée en sus des dépenses par le jugement attaqué. Il y a donc lieu d'examiner si ce jugement doit être réformé en ce qui concerne la dite allocation.

2. La Compagnie générale de navigation n'a pas contesté que les demandeurs, comme frère et sœur de Louis Ageno, aient qualité pour réclamer une allocation équitable en vertu de l'art. 7 *leg. cit.* Il n'y a donc pas lieu de discuter la question de savoir si les frères et sœurs rentrent bien au nombre des parents (*Angehörige*) dont fait mention le dit art. 7 et ont le droit d'en réclamer le bénéfice.

3. La Compagnie générale de navigation n'a pas non plus

contesté que l'art. 7 cité ne soit applicable à raison de l'existence d'une faute grave à la charge de personnes dont elle doit répondre.

Il est hors de doute, ainsi que l'a reconnu le jugement cantonal, que l'accident du 9 juillet 1892 est dû à la faute d'organes et employés de la Compagnie. Cette faute résulte avec une évidence absolue des faits plus haut exposés. Elle réside d'abord dans le fait que la réparation fondamentale ou le remplacement des chaudières du Mont-Blanc, exigé par la lettre de la Société suisse des propriétaires de chaudières du 24 octobre 1891, n'a pas eu lieu. Bien que le directeur RoCHAT eût reconnu, en réponse à la dite lettre, que les réparations devaient être faites, et bien que la délégation du Conseil d'administration de la Compagnie eût décidé en principe, au commencement de novembre 1891, le remplacement des chaudières, le bateau le Mont-Blanc fut remis en service le 1^{er} juin 1892 sans que celles-ci eussent été ni remplacées ni réparées à fond. La faute réside en second lieu dans le fait qu'au cours de la période d'exploitation de 1892 les soupapes de sûreté du Mont-Blanc avaient été surchargées, nonobstant les avis de la Société des propriétaires de chaudières, qui, depuis 1888 déjà, recommandait de ménager celles du Mont-Blanc et, dans sa lettre citée du 24 octobre 1891, les déclarait « si défectueuses qu'elles n'offrent plus la sûreté nécessaire pour le service. » Enfin il y a eu faute dans le fait qu'après la constatation, le 7 juillet 1892, d'une fente de 15 centimètres dans la calotte du dôme du Mont-Blanc, ce bateau n'a pas été mis hors de service ni même arrêté en vue de procéder à un examen minutieux de l'avarie signalée. Les experts Grenier et Michaud ont été d'avis que la première de ces mesures était commandée par la gravité manifeste de l'avarie. L'expert de Molin a admis de son côté que l'existence, constatée par l'extérieur du dôme, d'une fissure de 15 centimètres appelait à bref délai l'examen minutieux par l'extérieur et par l'intérieur de la région avariée, et, dans ce but, l'arrêt du bateau. Ces mesures devaient paraître au personnel technique de la Compagnie d'autant plus indiquées

qu'il connaissait l'état général défectueux des chaudières du Mont-Blanc et les recommandations de la Société suisse des propriétaires de chaudières. Néanmoins le Mont-Blanc ne fut ni mis hors de service ni soumis à un examen minutieux. Le directeur ne jugea pas même à propos d'aller s'assurer par lui-même de la gravité de l'avarie, ainsi que l'y invitait le mécanicien Fornerod dans son rapport du 7 juillet; il se borna à ordonner un matage que les experts sont unanimes à considérer comme inutile. Ces divers éléments de faute constituent dans leur ensemble une faute d'une gravité exceptionnelle, qui doit être appréciée avec d'autant plus de rigueur qu'elle est imputable non pas seulement à de simples employés subalternes, mais principalement à la direction de la Compagnie, et qu'en outre elle consiste non dans une omission ou une négligence passagère et unique, mais dans une négligence prolongée et dans un refus persistant de faire des réparations reconnues nécessaires.

4 L'arrêt attaqué reconnaît que la somme équitable qui peut être allouée en vertu de l'art. 7 cité n'est pas une peine privée, mais une indemnité au sens large pour la détermination de laquelle le juge a le droit de prendre en considération des éléments de dommage de nature non économique, mais plutôt idéale, tels que les douleurs physiques ou morales éprouvées, un obstacle durable à la faculté de jouir de l'existence, etc.; il reconnaît en outre qu'il y a lieu de tenir compte du degré de gravité de la faute commise. Cette manière de voir est justifiée et conforme à la jurisprudence du Tribunal fédéral. (Voir *Recueil officiel*, VIII, page 806, chiffre 8.) Mais il ressort des considérants de l'arrêt reproduits ci-dessus dans l'exposé des faits que la Cour cantonale n'a pas tenu compte, dans l'appréciation du tort moral éprouvé par les demandeurs, du fait que ceux-ci sont de simples collatéraux de feu Louis Ageno. Cette circonstance est cependant importante, attendu que, d'une manière générale, il est à présumer que la souffrance morale causée à une personne par la mort d'un parent sera d'autant plus intense que le degré de parenté était plus rapproché.

Dans l'espèce, les demandeurs étaient frère et sœur de la

victime Luigi Ageno. Celui-ci était un homme cultivé et instruit, d'un commerce à la fois agréable et utile. Mais il n'est pas démontré qu'il existât entre lui et ses frère et sœur des liens d'amitié et d'affection dont la rupture ait dû être une cause d'affliction et de souffrance morale d'une intensité exceptionnelle. Or la somme de 20 000 francs allouée par l'instance cantonale est proportionnellement très supérieure à celles accordées par le Tribunal fédéral soit aux victimes elles-mêmes d'accidents en cas de mutilations graves, soit à des parents en cas de perte d'enfants, ou vice versa, soit à des époux en cas de perte de leur conjoint. (Voir *Recueil officiel*, VIII, page 810, chiffre 3; XIV, page 272 et suiv.; XVIII, page 799 et suiv.; XIX, page 784, chiffre 9; XXI, page 1049, chiffre 5; — IX, page 208 et suiv.; XIV, page 610, chiffre 6; XX, page 94, chiffre 4; XXI, page 127, chiffre 4; — VIII, page 806 et suiv. Comparer aussi XI, page 522; XVIII, page 343 et suiv. et 394 et suiv.; XX, page 209).

Cette allocation dépasse ainsi la mesure appliquée jusqu'ici par le Tribunal fédéral à la détermination des indemnités allouées en vertu de l'art. 7 *leg. cit.*, mesure qui doit être maintenue afin d'assurer une application uniforme de la loi. L'indemnité de 20 000 francs doit en conséquence être réduite. Vu la gravité exceptionnelle de la faute dont la Compagnie de navigation doit répondre, cette réduction ne saurait toutefois descendre au-dessous de 10 000 francs, somme qui apparaît comme équitable en présence de l'ensemble des circonstances.

Par ces motifs,

Le Tribunal fédéral
prononce :

Le recours est admis partiellement et le jugement de la Cour civile du canton de Vaud, du 29 avril 1896, réformé en ce sens que la somme à payer par la Compagnie générale de navigation sur le lac Léman à Gian-Carlo et Maria Ageno est réduite à 23 684 fr. 19 c., avec intérêt au 5 % dès le 26 mai 1893.