

fins de régler le sinistre — au mieux de leurs intérêts — et d'encaisser les sommes d'indemnité dues par l'assureur.

En l'espèce, il est constant que Pittard frères n'étaient pas légalement tenus de pourvoir à l'assurance de leurs pensionnaires. Il appert également que Dame de Drachenfels ne leur avait pas donné mandat de conclure le contrat ni ne les a chargés, après le sinistre, d'encaisser pour elle l'indemnité due par la Bâloise. Malgré le paiement intervenu — et sous réserve d'imputer ce qu'elle a effectivement touché sur les sommes versées par l'assureur — la demanderesse a donc qualité pour s'adresser à cette compagnie, et pour l'assigner devant les tribunaux. C'est à tort que la Cour de Justice en a décidé autrement.

4. — La demande de Dame de Drachenfels doit donc être reçue, et la cause renvoyée aux juges genevois pour qu'ils statuent sur le mérite de ses prétentions.

Le Tribunal fédéral prononce :

Le recours est admis. L'arrêt cantonal est annulé, et l'affaire est renvoyée aux juges genevois pour enquête et nouveau jugement dans le sens des motifs du présent arrêt.

VI. EISENBAHNHAFTPFLICHT

RESPONSABILITÉ CIVILE DES CHEMINS DE FER

61. Arrêt de la II^e Section civile du 6 juillet 1934 dans la cause Roth contre Chemins de fer fédéraux.

Responsabilité des Chemins de fer (Art. 1 de la loi fédérale du 28 mars 1905).

Les accidents survenus à l'occasion de la montée et de la descente de voiture sont des accidents d'exploitation.

Le Chemin de fer est responsable en pareil cas, sans que la victime soit tenue de prouver que l'accident était dû en fait, in concreto, à un risque spécifique inhérent à l'entreprise ferroviaire.

Le 13 août 1932, venant de La Chaux-de-Fonds, Jeanne Roth est arrivée à 19 h. 23 au but de son voyage, la halte de Montmolin. En descendant du wagon, elle a fait une chute, sur les circonstances de laquelle on n'est pas renseigné.

La chute ayant entraîné d'assez graves lésions du pied gauche, Dame Roth a ouvert action aux C.F.F. en paiement d'une indemnité de 11 113 francs.

Par arrêt du 5 avril 1934, le Tribunal cantonal neuchâtelois l'a déboutée de ses conclusions.

Par acte déposé en temps utile, la demanderesse a recouru en réforme contre cet arrêt.

Les Chemins de fer fédéraux concluent au rejet du recours.

Considérant en droit :

1. — Aux termes de l'art. 1 de la loi fédérale du 28 mars 1905, les entreprises de chemin de fer répondent, en principe, de tout accident survenu à une personne « au cours de l'exploitation ». Suivant la jurisprudence constante, on doit entendre par là les accidents qui ont un rapport de causalité avec l'exploitation ; le terme d'exploitation est pris d'ailleurs dans son acception technique, comprenant le transport des personnes et des choses sur la voie ferrée, ainsi que les actes qui le préparent et l'achèvent (cf. RO 31 II 26 ; 36 II 93 ; 42 II 516). Or, parmi les actes qui préparent et achèvent le transport des voyageurs, les plus typiques sont incontestablement la montée et la descente de voiture, actes qui normalement précèdent et suivent immédiatement le départ et la halte du convoi. Le chemin de fer servant à transporter des voyageurs d'un point à un autre, son « exploitation » (par rapport à un voyageur déterminé) dure aussi longtemps que ce voyageur n'a pas quitté le train, c'est-à-dire aussi longtemps, en tout cas, qu'il n'est pas parvenu sur le quai. Les accidents qui surviennent pendant et par le fait de la montée et de la descente de wagon doivent donc

être considérés comme des accidents d'exploitation, au sens de la jurisprudence, encore que celle-ci ne l'ait jamais proclamé expressément (cf. RO 42 II 382 sq. ; arrêts non publiés en la cause *Pärli c. Viège-Zermatt*, du 22 mars 1911, et *Lier c. C.F.F.*, du 20 novembre 1913).

Il y a lieu de remarquer, d'ailleurs, que la *ratio* de la responsabilité causale s'applique non seulement aux dommages causés quand le train est en mouvement, mais aussi aux accidents du genre de celui dont il s'agit en l'espèce. Cette *ratio* réside dans le risque inhérent à l'entreprise de chemin de fer. Or, si ce risque est avant tout l'effet de la vitesse et de la puissance des trains en marche, il ne cesse cependant pas complètement à l'arrêt. Jusqu'à ce que le voyageur ait définitivement quitté tout contact avec le moyen de locomotion, il reste exposé à des dangers qu'il ne rencontre pas partout ailleurs. Les marchepieds ne sont pas des escaliers comme tous les autres ; leur étroitesse et la distance qui sépare leurs degrés les uns des autres peuvent constituer un facteur de risque. Il en est de même de la presse et de la hâte dans laquelle s'effectuent souvent l'entrée et la sortie du wagon ; on peut ajouter que les trains en gare sont parfois soumis à des secousses, à des « à-coups » (notamment pendant qu'on attelle de nouvelles voitures), qui peuvent faire perdre pied au voyageur montant ou descendant. Il suffit de considérer ces risques *in abstracto* pour justifier la solution qui découle logiquement de la jurisprudence du Tribunal fédéral et suivant laquelle les accidents subis par ledit voyageur sont des accidents d'exploitation, dont l'entreprise répond en principe.

2. — Cette constatation générale étant faite, on n'a pas à se demander, dans chaque cas concret, si l'accident survenu au cours de la montée ou de la descente est dû, en fait, à un risque spécial inhérent aux chemins de fer. A vrai dire, dans certains arrêts, le Tribunal fédéral a soulevé la question de savoir si la preuve d'un tel danger, *in casu*, doit être considérée comme une condition de la

responsabilité de l'entreprise. Toutefois, la question n'a jamais été préjugée, et il convient de la résoudre, une fois pour toutes, par la négative. En effet, là où le législateur a voulu poser une semblable condition, il l'a dit expressément : c'est ainsi qu'en étendant la responsabilité des chemins de fer aux accidents résultant de travaux accessoires, l'art. 1 précise que cette responsabilité n'est encourue que quand lesdits travaux impliquent un risque inhérent à l'entreprise. D'où il résulte *a contrario* que cette condition n'existe pas là où la loi ne la formule pas expressément, — soit justement pour les accidents d'exploitation dans le sens indiqué plus haut.

Il y a lieu de relever, d'ailleurs, que, sur un autre point, la jurisprudence a établi une distinction entre les accidents où le risque spécifique a joué, en fait, un rôle, et ceux dans lesquels il n'en a joué aucun. C'est à propos des accidents dus à une faute de la victime. Dans le second cas, le Tribunal fédéral a toujours admis que la faute de la victime supprime complètement la responsabilité de l'entreprise, tandis que, dans le premier, la faute n'entraîne qu'une réduction de l'indemnité. Il est clair que, si le risque spécifique était une condition de tout accident d'exploitation, la suppression de l'indemnité ne pourrait plus être décidée à raison de la faute de la victime ; car, ou bien le risque spécifique aurait joué un rôle, — et alors seule une réduction de l'indemnité pourrait entrer en considération ; ou bien il n'en aurait joué aucun, — et alors la demande devrait être rejetée, non pas à cause de la faute, mais parce que — par hypothèse — l'accident ne serait pas un accident d'« exploitation ». On aboutirait ainsi à un résultat contraire à l'art. 5. Il suffit de relever cette anomalie pour démontrer à l'évidence que l'accident d'exploitation est une notion générale qui ne dépend pas, dans chaque cas particulier, du point de savoir s'il y a eu réalisation effective d'un risque spécifique du rail. (Dans le même sens, Trib. impér. all. : *Eisenbahnrechtliche Entscheidungen*, vol. 30 p. 225 ; 39 p. 61.)

3. — Dame Roth peut donc prétendre être complètement indemnisée du dommage subi par elle. Ainsi le jugement attaqué doit être annulé et la cause renvoyée aux juges cantonaux pour établir le montant de ce dommage.

Le Tribunal fédéral prononce :

Le recours est admis dans le sens des considérants.

VII. ORGANISATION DER BUNDESBAHNEN

ORGANISATION DES CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

62. Sentenza 25 settembre 1934 della I^a Sezione civile nella causa Strade ferrate federali contro S. A. Fratelli Gondrand.

L'art. 2 cp. 2 l. f. 1 febbraio 1923 concernente l'organizzazione delle SFF non s'opponne a che l'abitante d'un cantone convenga in giudizio le Strade ferrate federali, non davanti al giudice del capoluogo del cantone, ma davanti ad un altro giudice di quest'ultimo, competente in virtù d'una deroga introdotta dalla legislazione cantonale all'ordine delle competenze territoriali (connessione di causa, domanda reconvenzionale, azione in garanzia, ecc...).

A. — Il 16 giugno 1933 due invii, indirizzati alla Società anonima internazionale di trasporti Fratelli Gondrand (in seguito, più brevemente : S. A. Fratelli Gondrand) in Chiasso, andarono distrutti nell'incendio di un magazzino della stazione di Chiasso.

Con petizione inoltrata il 20 gennaio 1934 al Pretore di Mendrisio, la S. A. Fratelli Gondrand ha convenuto in giudizio tanto le Ferrovie italiane dello Stato (F. S.), con sede a Roma, rappresentate a Chiasso dal capo gestione

titolare, quanto le Strade ferrate federali (SFF), rappresentate dalla Direzione di circondario a Lucerna, per ottenere solidalmente, a titolo di risarcimento del danno, L. it. 45 762,35, marchi 590 e lire 73, con l'interesse al 6 % dal 1° luglio 1933. Partiva l'attrice dall'idea essere il Pretore di Mendrisio solo competente a conoscere dell'azione contro le F. S. ed avvertiva essere la competenza del giudice adito data anche in confronto delle SFF, per connessione di causa, in base all'art. 27 cpc ticinese del seguente tenore : « L'azione contro più persone che per domicilio o residenza dovrebbero essere convenute davanti a diverse autorità giudiziarie, può essere proposta davanti a quella del luogo di domicilio o di residenza di alcune di esse, se vi sia connessione per l'oggetto della domanda o per il titolo o fatto da cui dipende ».

B. — Con petizione incidentale del 19 febbraio 1934 le SFF hanno proposto la reiezione dell'azione contro di esse iniziata, il giudice adito essendo, a loro giudizio, incompetente. Secondo le SFF, la S. A. Fratelli Gondrand avrebbe potuto convenirle, nel fattispecie, solo a Berna o a Bellinzona ; esse invocano a sostegno della loro tesi, l'art. 2 cp. 1 e 2 l. f. org. amm. SFF del 1° febbraio 1923, del seguente tenore : « Le Strade ferrate federali hanno il loro domicilio legale alla sede della direzione generale. Esse sono tenute inoltre ad eleggere domicilio nel capoluogo d'ogni Cantone, dove possono essere convenute in giudizio dagli abitanti del Cantone » ; a questa norma di diritto federale non potrebbe derogare, in quanto disposizione di giure cantonale, l'art. 27 cpc ticinese ; d'altronde non esisterebbe tra le azioni proposte dalla S. A. Fratelli Gondrand contro le SFF e contro le F. S. la connessione richiesta da quest'ultimo articolo.

Rispondendo nell'incidente, la S. A. Fratelli Gondrand ha conchiuso alla reiezione della declinatoria del foro : le due azioni sarebbero connesse a' sensi dell'art. 27 cpc ticinese e l'art. 2 cp. 2 l. f. org. amm. SFF creerebbe alle SFF, in rapporto al foro, nei confronti di chi risiede nel