

weniger große Umfang der im einzelnen Falle beeinträchtigten Interessen nicht für die Frage ausschlaggebend sein kann, ob grundsätzlich ein Entschädigungsanspruch bestehe oder nicht. Vielmehr müßte — da, wie bereits konstatiert, von einer absichtlichen Abänderung der Rechtsordnung zum Zwecke der Schädigung des Klägers nicht gesprochen werden kann — zum mindesten ein qualitativer Unterschied zwischen der Schädigung des Klägers und derjenigen der andern Fischer dargetan sein. In dieser Beziehung hat der Kläger nun zwar behauptet, seine Fische sei eine „spezifische Sommerbaldenfishenz“, was von den übrigen Fischen nicht gesagt werden könne; allein aus der ausdrücklichen Erklärung der Experten, die Fische des Klägers sei „keine spezifische Sommerbaldenfishenz“, ergibt sich die völlige Unbegründetheit dieses Standpunktes.

5. — Damit erlebte sich zugleich auch die Berufung des Klägers auf den dritten „Ausnahmefall“, den Fall nämlich, daß „das Gesetz nicht alle gleichen Privatrechte in gleicher Weise trifft.“

Übrigens ergibt sich auch aus den Akten, daß der Kläger seinen Hauptwerb seit mehreren Jahren nicht mehr in seiner Fische, sondern im „offenen See“ fand. Insofern er aber in der Ausübung der Fischerei auf dem „offenen See“ beschränkt wird, kann selbstverständlich von der Verletzung eines Privatrechtes keine Rede sein.

6. — Wenn endlich in der heutigen Verhandlung ausgeführt wurde, es liege eine „unerlaubte Handlung“ darin, daß dem Kläger gegenüber die Expropriation unterlassen worden sei, so genügt es, auch hier wieder zu konstatieren, daß dem Kläger das Recht, allein in seiner Fische zu fischen, in keiner Weise und von keiner Seite streitig gemacht worden ist, und daher zu einer Expropriation gar kein Anlaß vorlag.

Demnach hat das Bundesgericht  
erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

61. Arrêt de la section de droit public du 9 mai 1912  
dans la cause **Veuve Balzaretto**, demand., contre  
**Etat de Genève**, déf.

Action en responsabilité contre l'Etat à raison d'un accident d'automobile. — Loi genevoise du 23 mai 1900 sur la responsabilité de l'Etat. Faute de l'Etat consistant dans l'insuffisance de la réglementation de la circulation des automobiles ?

A. — Dans la nuit du 1<sup>er</sup> au 2 septembre 1910, aux environs de minuit, le professeur Eusebio Balzaretto, de passage à Genève, a été renversé et écrasé par un taxi-auto au moment où il descendait d'un tram sur la place Bel-Air. Il a succombé presque immédiatement pendant qu'on le transportait à l'Hôpital cantonal.

Le taxi-auto était conduit par François Genoud, né le 1<sup>er</sup> mars 1893, qui avait passé le 9 août 1910 devant le fonctionnaire préposé à cet effet par le Département genevois de Justice et Police l'examen auquel le concordat intercantonal sur la circulation des automobiles (auquel le canton de Genève a adhéré en 1904) subordonne l'autorisation de conduire une voiture automobile. A la suite de l'examen il avait obtenu cette autorisation. Lors de l'accident il marchait à une allure excessive. Il a été condamné le 27 septembre 1910 pour homicide par imprudence à deux mois de prison et 500 fr. d'amende, avec application du sursis.

B. — Par demande formée le 11 juillet 1911 devant le Tribunal fédéral la veuve de Eusebio Balzaretto a ouvert action à l'Etat de Genève en paiement de 75 000 fr. Elle base sa demande sur la loi du 23 mai 1900 « concernant la responsabilité civile de l'Etat de Genève et des Communes » dont la teneur est la suivante :

Art. 1. L'Etat de Genève et les Communes du canton sont tenus de réparer le dommage résultant pour des tiers d'actes illicites commis soit à dessein, soit par négligence ou par imprudence dans l'exercice de leurs fonctions par les magistrats qui les représentent.

Art. 2. L'Etat de Genève et les Communes du canton sont responsables du dommage causé sans droit par leurs fonctionnaires ou employés dans l'accomplissement de leur travail, à moins qu'ils ne justifient avoir pris les précautions voulues pour prévenir ce dommage.

Art. 3. Les actions civiles résultant des articles précédents sont soumises aux règles générales du Code fédéral des Obligations.

La demanderesse allègue à la charge de l'Etat les fautes suivantes :

a) faute grave commise par l'autorité exécutive du canton de Genève.

L'article 3 du concordat intercantonal prescrit que l'autorisation de conduire ne sera accordée par l'autorité cantonale compétente qu'après constatation faite des aptitudes du requérant à conduire sa voiture sans danger pour la sécurité publique et l'art. 4 du Règlement genevois d'application du 31 octobre 1905 prescrit que le permis de circulation est délivré par le Département de Justice et Police qui est chargé de l'organisation des examens. Or rien n'avait été organisé, il n'existait aucun règlement sur les examens. Cette lacune avait été signalée déjà le 26 juin 1909 au Grand Conseil de Genève par le député Vettiner et ce n'est que le 14 octobre 1910 soit après l'accident et ensuite de cet accident que le Conseil d'Etat s'est décidé à décréter un nouveau règlement d'après lequel l'autorisation d'exercer le métier de conducteur d'auto-taxi n'est délivrée qu'aux majeurs et sur le vu d'un certificat médical constatant que le requérant est physiquement en état de conduire, notamment en ce qui concerne la vue et l'ouïe. Le Conseil d'Etat a commis une faute en n'adoptant pas plus tôt ces mesures de précaution et cette faute est en relation de cause à effet avec l'accident, car, si ces dispositions avaient existé et avaient été appliquées, Genoud — qui n'avait que 17 ans lors de son examen et qui était faible de vue — n'aurait pas été autorisé à conduire et l'accident ne se serait pas produit.

b) Faute grave du fonctionnaire chargé d'accorder l'autorisation de conduire.

L'inspecteur des automobiles Charrière a commis une faute :

1° en autorisant Genoud sur le vu d'un examen superficiel et malgré son jeune âge ;

2° en ne le soumettant à aucun examen en ce qui concerne son intégrité corporelle et notamment sa vue qui était trop faible pour qu'il fût en état de conduire ;

3° en ne prenant aucun renseignement sur ses antécédents qui étaient mauvais — Genoud ayant été interné pendant un an dans une maison de correction.

Cette triple faute est en relation de cause à effet avec l'accident, car si Charrière avait été renseigné sur la myopie de Genoud et sur ses antécédents judiciaires il ne lui aurait pas accordé l'autorisation de conduire et l'accident ne se serait pas produit.

L'Etat de Genève étant responsable civilement des fautes de ses magistrats et fonctionnaires, il est tenu de réparer le dommage que les fautes ci-dessus mentionnées ont causé à la demanderesse.

C. — Dans sa réponse, l'Etat de Genève a conclu à libération. Il conteste avoir commis aucune faute ayant pu entraîner sa responsabilité. En application du concordat il a dès 1904 préposé un employé d'une classe secondaire pour procéder aux examens des candidats. L'industrie des auto-taxis s'étant développée à Genève à partir de 1909, l'Etat de Genève s'est rendu compte qu'il y avait lieu d'exercer une surveillance sur les conducteurs d'automobiles devenus très nombreux et il a nommé en janvier 1910 un nouvel expert mécanicien qui a été placé dans une classe plus élevée de l'échelle des fonctionnaires et qui a été revêtu de pouvoirs étendus. Cette nomination a eu lieu ensuite d'un concours ouvert entre les ingénieurs techniciens ayant une grande pratique de l'automobile ; le choix de l'Etat s'est porté sur l'ingénieur Charrière dont les connaissances techniques et pratiques sont incontestables. L'examen auquel M. Charrière a soumis Genoud a duré trois quarts d'heure et a été fait avec tout le soin nécessaire. Ce fonctionnaire n'a pas commis la faute relevée à sa charge.

C'est également à tort que la demanderesse qualifie d'insuffisante la réglementation genevoise sur la circulation des automobiles. Le canton de Genève a été l'un des premiers à édicter une ordonnance de police sur les automobiles: son règlement du 2 février 1900 est un précurseur et a servi à l'inspiration du concordat intercantonal. Celui-ci est en vigueur à Genève depuis 1904; ses dispositions (art. 3) sont parfaitement suffisantes pour assurer la sécurité de la rue et l'Etat de Genève les a appliquées rigoureusement en instituant des examens qui sont très sérieux. Les pays avoisinants n'ont pour la plupart pas une réglementation plus sévère. Si en octobre 1910 un nouveau règlement plus strict a été adopté, ce n'est pas à raison de l'accident Balzaretti, c'est à cause de l'énorme développement qu'a pris à Genève dès 1909 l'industrie des auto-taxis; on ne peut reprocher à l'Etat de n'avoir pas pris plus tôt ces nouvelles mesures, car elles nécessitaient des études préliminaires.

Aucune faute n'étant ainsi imputable aux magistrats et fonctionnaires genevois, la responsabilité de l'Etat n'est pas engagée. D'ailleurs il n'y a pas entre les fautes alléguées et le dommage une relation de cause à effet suffisante en droit, la vraie cause de l'accident devant être recherchée dans les actes illicites commis par Genoud.

D. — Dans sa réplique la demanderesse a maintenu la manière de voir exposée en demande. En ce qui concerne la nomination de l'inspecteur des automobiles elle constate « sans vouloir diminuer en rien la valeur de M. Charrière » qu'il ne possède pas de diplôme d'ingénieur et que au début de ses fonctions ses aptitudes de mécanicien automobiliste étaient sérieusement mises en doute.

La demanderesse signale encore le fait que, dans la nuit de l'accident, aucun agent de police ne se trouvait sur la place Bel-Air.

En duplique, l'Etat défendeur a repris et développé les moyens de libération résumés ci-dessus.

E. — Les parties ont donné leur adhésion à une proposition du juge délégué tendant à ce que, avant toute procé-

sure probatoire, les questions de causalité et de responsabilité de l'Etat pour les fautes alléguées soient soumises au jugement du Tribunal fédéral. A l'audience de ce jour le représentant de la demanderesse a conclu à être admis à faire la preuve des faits allégués qui, d'après lui, justifient les conclusions de la demande. Le représentant de l'Etat a demandé au Tribunal fédéral de déclarer d'ores et déjà la demande mal fondée, les faits offerts en preuve, à supposer même qu'ils fussent établis, ne pouvant dans tous les cas pas avoir pour conséquence juridique la condamnation du défendeur.

*Statuant sur ces faits et considérant en droit :*

1. — Il est hors de doute que l'action formée par la demanderesse a le caractère d'une action de droit civil au sens attribué à ce terme par l'art. 110 const. féd. et 48 OJF et consacré par la jurisprudence constante du Tribunal fédéral (cf. RO 36 II p. 311 consid. 1). Le présent litige existant entre un particulier et un canton et portant sur une valeur supérieure à 3000 fr., toutes les conditions auxquelles l'art. 48 OJF subordonne la compétence du Tribunal fédéral comme instance unique sont réalisées.

2. — Aux termes de la loi genevoise du 23 mai 1900, l'Etat de Genève est responsable, d'une part (art. 1) du dommage résultant d'actes illicites commis dans l'exercice de leurs fonctions par les magistrats qui le représentent, d'autre part (art. 2), du dommage causé sans droit par ses fonctionnaires ou employés dans l'accomplissement de leur travail. La signification des deux hypothèses différentes prévues par l'art. 1 et par l'art. 2 se dégage très nettement de l'étude des travaux d'élaboration de la loi (avant-projet, exposé des motifs et discussion au Grand Conseil). L'article 1 vise le cas d'un acte illicite commis *par l'Etat lui-même*, « soit par la collectivité représentée par ses organes constitutionnels » (v. Rapport sur le Projet de loi, *Mémorial*, 1899, Annexes 3, p. 517-518); l'art. 2 au contraire institue une responsabilité de l'Etat *à raison du fait d'autrui*, c'est-à-dire à raison des actes commis par les personnes qui n'ont

pas la qualité d'organes de l'Etat, mais qui sont à son service (*loc. cit.* p. 515-517). Ainsi que s'exprimait l'un des orateurs au Grand Conseil (discours Richard, *Mémorial*, 1900 Ip. 70), la responsabilité de l'art. 1 est « une responsabilité directe découlant des actes que l'Etat lui-même accomplit » et la responsabilité de l'art. 2 est « une responsabilité réfléchie résultant des abus ou des actes illicites commis par ses fonctionnaires ». En d'autres termes, les deux hypothèses indiquées aux art. 1 et 2 sont celles qui, pour les particuliers, sont prévues à l'art. 50 et à l'art. 62 CO ancien — articles qui, d'après les déclarations mêmes de l'auteur de la loi (v. Rapport Privat, *Mémorial*, 1900, Annexes 4, p. 268), ont servi de prototypes pour la rédaction du texte de la loi genevoise. La seule différence avec l'art. 62 consiste en ce que, d'après la loi genevoise, l'Etat n'est responsable que des actes commis « sans droit » par ses fonctionnaires et employés, c'est-à-dire de leurs actes illicites (v. *Mémorial*, 1900, 2, p. 829, 835-836), tandis que l'existence d'un acte illicite commis par l'employé n'est pas indiquée par l'art. 62 comme une condition de la responsabilité du patron. Par contre, tout comme l'art. 62, l'art. 2 de la loi genevoise permet à l'Etat de se dégager de toute responsabilité en prouvant qu'il a pris les précautions voulues pour prévenir le dommage.

En l'espèce, l'action de la demanderesse se fonde à la fois sur l'art. 1 et sur l'art. 2 de la loi genevoise : sur l'art. 1 en tant qu'elle reproche à l'Etat soit à ses organes l'insuffisance de la réglementation relative à la circulation automobile, et sur l'art. 2 en tant qu'elle invoque les prétendues fautes commises par l'inspecteur des automobiles Charrière ; celui-ci en effet n'est pas un organe de l'Etat, un « magistrat » au sens de l'art. 1 ; il est un simple agent du pouvoir exécutif, il rentre ainsi dans la catégorie des « fonctionnaires ou employés » dont les actes illicites n'engagent la responsabilité de l'Etat que dans la mesure fixée par l'art. 2.

3. — Ceci posé, il importe de rechercher si, sur la base des faits allégués par la demanderesse, l'Etat de Genève peut être rendu responsable de l'accident survenu à Euse-

bio Balzaretto — c'est-à-dire si ces faits constituent des actes illicites au sens des art. 1 et 2 de la loi genevoise et s'il existe entre eux et l'accident une relation de cause à effet.

En ce qui concerne tout d'abord la faute relevée à la charge de l'Etat lui-même soit de ses organes, elle consiste, d'après la demanderesse, dans l'insuffisance de la réglementation relative à l'octroi des permis de conducteurs d'automobiles.

Ce reproche n'est certainement pas fondé. Dès 1900, soit à une époque où dans nombre de cantons suisses et de pays étrangers la circulation des automobiles n'était pas soumise à une réglementation spéciale, le canton de Genève a édicté des dispositions sur cette matière dans son Règlement général concernant la sûreté et la circulation sur la voie publique. L'article 88 de ce Règlement dispose notamment que nul ne pourra conduire une automobile sans une autorisation du Département de Justice et Police et que « cette autorisation ne sera accordée qu'après constatation faite des aptitudes du requérant à conduire son véhicule sans danger pour la sécurité publique. » Ces prescriptions sont restées en vigueur jusqu'en 1905, époque où elles ont été remplacées par celles du concordat intercantonal sur la circulation des automobiles auquel le canton de Genève a adhéré ; l'art. 3 de ce concordat reproduit presque textuellement l'art. 88 cité ci-dessus : « Nul ne pourra conduire un des véhicules visés par le présent règlement sans une autorisation de l'autorité compétente du canton de sa résidence. Cette autorisation ne sera accordée qu'après constatation faite des aptitudes du requérant à conduire sa voiture sans danger pour la sécurité publique. » En application de cette disposition le Département de Justice et Police a été « chargé de l'organisation des examens » pour l'obtention du permis de circulation (Règlement genevois du 31 octobre 1905). Le Département a confié le soin de diriger ces examens à un fonctionnaire spécial qui, lors de l'accident, était M. Charrière. Ce n'est qu'en octobre 1910 — soit postérieurement à l'accident — qu'il a été

édicte un règlement subordonnant l'octroi du permis de circulation à un certain nombre de conditions expressément énumérées (majorité, certificat médical, examen, etc.). La demanderesse fait un grief à l'Etat de Genève de n'avoir pas édicte plus tôt ce règlement qui, d'après elle, était indispensable. Mais cette omission ne revêt aucun caractère illicite. On doit observer tout d'abord que le concordat n'imposait pas à l'Etat de Genève l'obligation de légiférer sur ce point: aux termes de l'art. 3 les cantons sont tenus de n'accorder l'autorisation « qu'après constatation faite des aptitudes du requérant », mais le concordat ne précise pas de quelle façon cette constatation doit être faite et il ne s'oppose pas à ce que le soin en soit laissé à un technicien compétent. Et l'on ne peut pas non plus prétendre qu'en négligeant d'édicter un règlement d'examen l'Etat de Genève ait contrevenu à l'obligation qui lui incombe en tant qu'Etat de veiller à la sécurité publique. Si, en vertu de cette obligation, l'Etat doit prendre les mesures nécessitées par les circonstances pour prévenir des accidents, on doit évidemment lui laisser une très grande latitude dans le choix de ces mesures et l'on ne saurait dire qu'il a failli à son devoir par le seul fait qu'une réglementation jugée par lui suffisante n'est pas absolument complète ou n'est pas la plus efficace possible. De par la nature même des choses, il est impossible d'exiger de lui que sa législation satisfasse constamment aux nécessités nouvelles créées par des circonstances nouvelles. Notamment lorsqu'il s'agit, comme en l'espèce, d'un nouveau moyen de locomotion qui se modifie, se perfectionne et se développe avec une très grande rapidité, sa réglementation ne peut du premier coup être parfaite; ce n'est qu'au moyen d'approximations successives que l'Etat peut arriver à édicter des règles qui répondent complètement aux besoins. Si donc celles qu'il a édictées au début se révèlent dans la suite insuffisantes, il serait certainement inadmissible de lui imputer à faute cette insuffisance et de le tenir responsable des lacunes inévitables de sa législation. Cela serait d'autant plus inadmissible sur la base de la loi genevoise que le législa-

teur genevois a formellement dénié le caractère d'actes illicites aux simples erreurs d'appréciation commises de bonne foi par les organes de l'Etat dans l'exercice de leurs fonctions (v. *Mémorial*, 1898-1899, 1, p. 205-206, 1900, 2, p. 871).

Dans le cas particulier, les mesures de police en vigueur lors de l'accident n'étaient pas si notoirement insuffisantes qu'on puisse reprocher au Conseil d'Etat comme une violation des devoirs de sa charge le fait de n'avoir pas édicte une réglementation plus sévère. On ne pouvait prévoir le développement extraordinairement rapide de la circulation automobile et, après avoir posé le principe général inscrit à l'art. 88 du Règlement genevois de 1900 et à l'art. 3 du concordat, il est naturel que le Conseil d'Etat se soit déchargé sur un technicien compétent du soin de l'appliquer, ce technicien étant évidemment mieux à même que le Conseil d'Etat de tenir compte des nécessités nouvelles à mesure qu'elles se révélaient. En outre on doit observer que c'est seulement à la suite de l'introduction à Genève de l'industrie des auto-taxis qu'il a paru désirable de subordonner l'octroi de l'autorisation de conduire à des conditions plus sévères qu'elles ne l'avaient été jusqu'alors. Or cette industrie s'est développée à partir de 1909 et c'est en effet au mois de juin de cette année qu'un député au Grand Conseil a attiré l'attention du Conseil d'Etat sur l'insuffisance de la réglementation et l'a invité à édicter un règlement sur les examens de chauffeurs. Il est bien évident que le Conseil d'Etat ne pouvait donner suite instantanément à cette invitation; il devait au préalable soumettre la question à un examen attentif, se renseigner sur la façon dont elle était résolue dans les autres cantons ou dans les pays étrangers, mettre enfin à profit les expériences faites pour élaborer en toute connaissance de cause un règlement qui s'adaptât aussi bien que possible aux conditions nouvelles. Le temps qu'il a consacré à ces études préliminaires ne peut être considéré comme excessif puisque, un peu plus d'une année après l'interpellation au Grand Conseil, soit le 14 octobre 1910, il a édicte le nouveau Règle-

ment. Si pendant cette période indispensable pour l'élaboration de ce dernier, la réglementation antérieure s'est trouvée être momentanément insuffisante, ce fait ne peut donc être considéré comme la conséquence d'un acte illicite ou d'une omission illicite des organes de l'Etat de Genève. L'une des conditions essentielles pour l'application de l'art. 1 faisant ainsi défaut, l'action de la demanderesse doit être écartée en tant qu'elle est basée sur cet article.

4. — Les autres faits allégués par la demanderesse ont trait à la façon dont a été pratiqué l'examen à la suite duquel Genoud a obtenu son permis de conduire. Il n'est pas nécessaire de rechercher s'ils constituent des actes illicites et s'ils impliquent une faute à la charge de l'inspecteur Charrière; en effet ils ne peuvent en aucun cas engager la responsabilité de l'Etat, l'art. 2 de la loi genevoise réservant à l'Etat, dans le cas d'un dommage causé par un de ses fonctionnaires ou employés, la faculté de faire la preuve qu'il a pris les précautions voulues pour prévenir ce dommage et cette preuve résultant en l'espèce de l'ensemble des faits de la cause. On a vu ci-dessus que pour vérifier la capacité des candidats au brevet de chauffeur, l'Etat était fondé à s'en remettre au jugement d'un expert technique compétent. Or le défendeur a affirmé et a offert de prouver que l'inspecteur Charrière, auquel il a confié cette mission, a été choisi à la suite d'un concours ouvert entre les techniciens ayant une grande pratique de l'automobile et qu'il possède à fond les connaissances techniques et pratiques nécessaires. Dans sa Réplique la demanderesse n'a pas contesté l'exactitude de ces affirmations, elle s'est bornée à constater que l'inspecteur Charrière ne possède pas de diplôme d'ingénieur — fait qui est sans importance — et qu'au début de ses fonctions ses aptitudes de mécanicien automobiliste étaient sérieusement mises en doute. Cette dernière allégation est trop imprécise pour qu'on puisse en tenir compte, d'autant plus que la demanderesse déclare expressément qu'elle n'entend par là diminuer en rien la valeur de l'inspecteur Charrière, qu'elle n'a d'ailleurs pas accusé d'avoir fait preuve d'insuffi-

sance dans d'autres cas que dans celui de l'examen de Genoud. On doit dès lors tenir pour constant que l'Etat de Genève n'a commis aucune faute dans le choix de l'inspecteur des automobiles, qu'il a au contraire appelé à cette fonction une personne qualifiée et qu'il a pris par conséquent les précautions voulues pour que l'autorisation de conduire ne fût pas accordée à des candidats dépourvus des aptitudes requises par l'art. 3 du concordat. Le défendeur n'a pas allégué, il est vrai, qu'il eût donné des instructions spéciales à l'inspecteur Charrière au sujet de la façon dont les examens devaient avoir lieu, des matières sur lesquelles ils devaient porter, des conditions auxquelles les candidats devaient satisfaire pour être admis. Il paraît s'en être remis sur tous ces points à l'appréciation de l'expert. Mais on ne saurait lui en faire un grief, car il s'agissait là de questions d'ordre technique et, avec les connaissances approfondies qu'il possédait en matière d'automobiles, l'inspecteur Charrière était mieux à même de les régler que le Conseil d'Etat: celui-ci, ayant nommé un fonctionnaire compétent, pouvait lui laisser le soin de prendre de son chef les mesures les plus propres à conduire au but indiqué par l'art. 3 du concordat.

Enfin la demanderesse a encore tiré argument contre le défendeur du fait que, lors de l'accident, il n'y avait aucun agent de police sur la place Bel-Air. Mais c'est dans sa réplique qu'elle a pour la première fois formulé cette allégation, qui doit donc être écartée comme tardive (loi proc. civ. art. 45, 46). Au surplus il n'est pas même allégué que cette circonstance doive être attribuée à la faute d'un agent ou à l'organisation défectueuse du service de police.

5. — Il résulte de tout ce qui précède que, même en supposant que la demanderesse pût établir tous les faits qu'elle a avancés, sa demande n'en devrait pas moins être écartée, car ces faits ne constituent pas des actes illicites pouvant engager la responsabilité de l'Etat en vertu des art. 1 et 2 de la loi genevoise. Il est donc inutile de procéder à l'administration de preuves dont le résultat ne saurait avoir d'influence sur le sort du procès. Enfin, du moment qu'en tout

état de cause les conclusions de la demanderesse doivent être écartées pour les motifs indiqués ci-dessus, il est également inutile de rechercher si elles devraient être écartées aussi par le motif qu'il n'existe pas de relation de cause à effet, au sens juridique de ce mot, entre les faits allégués à la charge de l'Etat et l'accident.

Par ces motifs,

le Tribunal fédéral

prononce :

La demande est écartée.

## II. Prozessrechtliche Entscheidungen. — Arrêts en matière de procédure.

### Zivilstreitigkeiten zwischen Kantonen und Korporationen oder Privaten. — Différends de droit civil entre cantons et corporations ou particuliers.

#### 62. Urteil vom 15. Februar 1912 in Sachen Hof Camana, Kl., gegen Kanton Graubünden, Bekl.

Art. 48 Ziff. 4 OG. Unzulässigkeit einer Feststellungsklage, die in privatrechtlicher Formulierung ausschliesslich auf eine öffentlich-rechtliche Wirkung — die Beseitigung von Verwaltungsentscheidungen — abzielt.

A. — Hinsichtlich der Vorgeschichte des Prozesses ist auf folgende Urteile des Bundesgerichtes zu verweisen:

1. Staatsrechtliches Urteil vom 17. März 1904 in Sachen der Gemeinde Saffien gegen den Kleinen und den Grossen Rat des Kantons Graubünden (US 30 I Nr. 13);

2. Zivilurteil vom 13. Februar 1908 in Sachen des Hofes Camana gegen die Gemeinde Saffien (US 34 II Nr. 23);

3. Staatsrechtliches Urteil vom 10. März 1909 in Sachen des Hofes Camana gegen die Gemeinde Saffien (US 35 I Nr. 23).

B. — Durch Klage vom 16. Februar 1910 hat der Hof Camana beim Bundesgericht folgendes Rechtsbegehren gestellt:

Der Kleine Rat als Vertreter des Kantons Graubünden habe den Camaner Wald als Genossenschaftsgut der Realgenossenschaft Camana anzuerkennen.

Der Klagebegründung, der Replik und dem heutigen Vortrage des klägerischen Vertreters ist zu entnehmen, daß für den Kläger die Anerkennung des Camaner Waldes als „Genossenschaftsgut der Realgenossenschaft Camana“ zugleich bedeutet:

a) es sei der Hof Camana keine Gemeindeunterabteilung oder „Fraktion“ im Sinne der Urteile des Bundesgerichtes;

b) es seien der Kleine Rat und die Gemeinde Saffien infolgedessen nicht berechtigt, die Ablieferung von Nutzungstaxen und des Erlöses aus Holzverkäufen in die Gemeindekasse zu verlangen.

C. — Der Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt und zur Begründung dieses Antrages u. a. folgende Einreden erhoben:

1. Die Einrede der abgeurteilten Sache, gestützt auf die beiden staatsrechtlichen Urteile des Bundesgerichtes;

2. die Einrede der Inkompetenz des Bundesgerichtes, weil es sich um eine Frage des öffentlichen Rechts handle.

D. — In der heutigen Verhandlung, zu der erschienen sind: für den Kläger: Gerichtsschreiber Franz Hunger in Chur, für den Beklagten: Advokat Dr. Meuli in Chur,

haben die Parteien ihre Anträge wiederholt und begründet. Der Vertreter des Beklagten hat erklärt, im Interesse einer definitiven Erledigung der Angelegenheit verzichte der Beklagte auf die Erhebung der Einrede der mangelnden Passivlegitimation.

Das Bundesgericht zieht in Erwägung:

1. — Was die vom Beklagten in erster Linie erhobene Einrede der abgeurteilten Sache betrifft, so ist dem Kläger zuzugeben, daß das Bundesgericht in seinem Rekursentscheide vom 10. März 1909 die Frage, welches die rechtliche Natur des Hofes Camana sei und ob er dazu angehalten werden könne, die Nutzungstaxen sowie den Erlös aus Holzverkäufen in die Gemeindekasse abzuliefern, nur unter beschränkter Kognition überprüft hat, wäh-