

federali, la loro responsabilità non cessa al momento in cui il carro è stato approntato o non è più mosso dalla forza motrice ordinaria. Sono infatti le Strade ferrate federali che debbono provvedere alla manovra del carro, il quale va accompagnato da uno dei loro agenti. Sta bene che nel fattispecie il capostazione di Ranzo, non disponendo del personale necessario, ha autorizzato gli operai della ditta committente ad effettuare da soli la manovra. Ma quest' autorizzazione contraria ai regolamenti non poteva naturalmente far sì che, a partire da quel momento, tutte le operazioni ferroviarie della manovra in parola non fossero più inerenti all'esercizio delle Strade ferrate federali. Posto che nel corso della manovra un estraneo fosse stato ferito od ucciso, le ferrovie convenute non potrebbero evidentemente sostenere che non ci si trovi in presenza di un infortunio del loro esercizio. Ma a tale riguardo è irrilevante che la vittima sia uno degli operai della ditta committente.

D'altra parte, anche se si volesse ritenere che la manovra in parola non fa parte dell'esercizio propriamente detto, ma entra nella categoria dei lavori accessori ad esso connessi, l'art. 1 LRCF sarebbe pur sempre applicabile. Infatti ci si troverebbe di fronte ad un lavoro accessorio soggetto ai pericoli inerenti all'esercizio (celerità del lavoro, pesantezza del carro).

La situazione si presenterebbe altrimenti se nel caso concreto l'infortunio fosse accaduto su un binario di raccordo della ditta Branca-Masa (RU 31 II 221 e seg.). Così però non è: l'infortunio ha avuto luogo sulla linea delle Strade ferrate federali.

2. —

Il Tribunale federale pronuncia :

Tanto il ricorso principale, quanto il ricorso adesivo sono respinti e la sentenza impugnata 8 luglio 1940 della Camera civile del Tribunale di appello del Cantone Ticino è confermata.

**43. Arrêt de la II^e Section civile du 12 décembre 1940
dans la cause Cie du chemin de fer Fribourg-Morat-Anet
contre les époux Rotzetter.**

Responsabilité civile des entreprises de chemin de fer (Loi fédérale du 28 mars 1905).

L'entreprise de chemins de fer à traction électrique attaquée en raison d'un accident causé par les installations servant au transport du courant (rail de contact) répond en vertu de la loi du 28 mars 1905 et non en vertu de la loi fédérale concernant les installations électriques à faible et à fort courant, du 24 juin 1902, encore que l'accident se soit produit en l'absence de tout convoi.

Si l'accident est dû, ne serait-ce qu'en partie, à une faute de l'entreprise (insuffisance de la clôture), la faute concurrente de la victime ne peut tout au plus justifier qu'une réduction de l'indemnité.

La faute de la victime, eût-elle même consisté dans la violation d'une prescription de police, doit s'apprécier avec moins de rigueur lorsqu'il s'agit d'un enfant qui n'est pas encore en état de mesurer exactement tous les dangers auxquels il s'expose.

Eisenbahnhaftpflicht (Bundesgesetz vom 28. März 1905).

Unfall auf einer elektrisch betriebenen Bahnstrecke, verursacht durch die der Zuleitung des Fahrstroms dienenden Anlagen (Kontaktschiene): Die Haftung der Bahnunternehmung richtet sich nach dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 28. März 1905, nicht nach dem Elektrizitätsgesetz vom 24. Juni 1902, auch wenn beim Unfall kein Zug zur Stelle war.

Ist der Unfall, und wäre es auch nur teilweise, einem Verschulden der Bahnunternehmung zuzuschreiben (z. B. wegen ungenügender Einhegung), so kann das Mitverschulden des Opfers höchstens eine Ermässigung der Entschädigung rechtfertigen. Das Verschulden des Verunfallten, selbst das Übertreten einer Polizeivorschrift, ist milder zu beurteilen bei einem Kinde, das die Gefahren, denen es sich aussetzt, noch nicht richtig einzuschätzen vermag.

Responsabilità civile delle imprese di strade ferrate (legge federale 28 marzo 1905).

L'impresa di una strada ferrata a trazione elettrica convenuta per un infortunio causato dagli impianti che servono al trasporto della corrente (rotaia di contatto) risponde in virtù della legge 28 marzo 1905 e non in forza della legge federale 24 giugno 1902 concernente gli impianti elettrici a corrente forte e a corrente debole, benchè l'infortunio sia avvenuto mentre non era presente nessun treno.

Se l'infortunio è imputabile, anche soltanto in parte, a una colpa dell'impresa (p. es. per cinta insufficiente), la colpa concomitante della vittima può tutt'al più giustificare una riduzione dell'indennità.

La colpa della vittima, anche se consista nella violazione di una norma di polizia, dev'essere valutata meno rigorosamente quando si tratti di un ragazzo che non è ancora in grado di misurare esattamente tutti i pericoli cui si espone.

A. — Le 15 avril 1937, Marcel Rotzetter, fils de Charles, né le 30 avril 1924 à Misery (Fribourg), a été victime d'un accident mortel dans les circonstances suivantes : Etant parti de Misery au début de l'après-midi à la recherche d'escargots avec trois enfants de son âge, dont son frère Ernest, il se trouvait avec ses camarades, entre 14 h. et demie et 15 heures, dans la forêt qui sépare le village de Courtepin et le hameau de Breilles, à un endroit situé entre le chemin communal qui relie ces deux localités et la voie du chemin de fer de Fribourg à Morat. Ne sachant pas au juste où ils étaient, les enfants demandèrent leur chemin à une jeune fille qu'ils venaient de rencontrer et qui leur dit qu'ils trouveraient non loin de là, dans la direction de Courtepin, un passage à niveau qu'ils n'auraient qu'à traverser pour arriver à la route cantonale. Au lieu de suivre ce conseil, ils se rapprochèrent de la voie du chemin de fer dans l'idée de gagner plus rapidement la route en traversant la voie. Celle-ci, en cet endroit, est installée sur un remblai au bas duquel se trouve une clôture composée de trois fils de fer distendus le long de laquelle croissent de jeunes saules destinés à former une haie, mais encore assez espacés les uns des autres. La traction est électrique, avec cette particularité que le courant est fourni par un rail conducteur parallèle à la voie du côté où se trouvaient les enfants. Après avoir vu passer un train, les enfants se mirent à franchir la clôture et, tandis que ses compagnons gravissaient le talus, le jeune Rotzetter, qui était en tête, ayant probablement glissé sur le ballast, tomba à genoux sur le rail conducteur du courant et fut électrocuté. Ses camarades ne comprirent d'ailleurs rien à ce qui lui était arrivé. Comme il ne se relevait pas et que des étincelles fusaient autour de son corps, ils crurent, dit l'un d'eux, qu'il

voulait faire une plaisanterie et lui crièrent de « cesser ses manières ». Son frère essaya de le dégager, mais reçut une forte secousse et lâcha prise. Terrorisés, les enfants s'en furent alors chercher du secours et ramenèrent sur les lieux un employé de la Compagnie qui dégagea finalement le corps de la victime.

B. — Par demande du 17 février 1938, les parents du jeune Marcel Rotzetter, soit Charles Rotzetter et sa femme Emma née Progin, ont assigné la Compagnie en paiement des sommes suivantes :

- a) 6000 fr. à titre d'indemnité pour perte de soutien,
- b) 5000 fr. à titre de réparation morale,
- c) 400 fr. pour frais de transport, d'inhumation et du monument funéraire.

La Compagnie a conclu au déboutement, en soutenant en résumé que l'accident était dû exclusivement à la faute de la victime, à laquelle elle reprochait d'avoir contrevenu à l'art. 1^{er} de la loi fédérale sur la police des chemins de fer du 18 février 1878, qui interdit à toute personne non occupée au chemin de fer de s'introduire sur la voie ailleurs qu'aux endroits ouverts au public.

C. — Par jugement du 2 mars 1939, le Tribunal civil de l'arrondissement de la Sarine, mettant la moitié du dommage à la charge de la Compagnie, à raison de la faute de la victime, a condamné la défenderesse à payer aux demandeurs une indemnité de 2400 fr. avec intérêts au 5% dès le 15 avril 1937, cette somme comprenant les divers éléments du dommage invoqué par les demandeurs, soit perte de soutien, frais occasionnés par la mort de l'enfant et tort moral.

Sur appel des demandeurs et de la défenderesse, la Cour d'appel du Canton de Fribourg a réformé ce jugement en ce sens qu'elle a condamné la Compagnie à payer aux demandeurs la somme de 5300 fr. avec intérêts au 5% dès le 15 avril 1937, cette somme représentant, outre l'indemnité pour tort moral évaluée à 2000 fr., les trois quarts du préjudice matériel (4000 fr. pour perte de

soutien, et 400 fr. pour frais de transport, d'inhumation et du monument funéraire), soit 3300 fr.

D. — La Compagnie a recouru en réforme en reprenant ses conclusions libératoires.

Les demandeurs ont conclu au rejet du recours et à la confirmation de l'arrêt attaqué.

Considérant en droit :

1. — C'est avec raison que les parties n'ont pas invoqué les dispositions de la loi fédérale concernant les installations électriques à faible et à fort courant, du 24 juin 1902, car, par sa destination aussi bien que par sa nature, le rail de contact constituait en l'espèce une partie intégrante de l'équipement du chemin de fer et, bien qu'il présentât un danger en soi, ce danger était cependant si intimement lié aux autres risques de l'entreprise qu'il n'en constituait pour ainsi dire qu'un des aspects particuliers. Le fait, d'autre part, que la victime avait été électrocutée en l'absence de tout convoi, par simple contact avec le rail conducteur du courant, n'était pas un motif suffisant pour dénier au sinistre le caractère d'un accident « survenu au cours de l'exploitation », dans le sens de l'art. 1^{er} de la loi fédérale du 28 mars 1905 sur la responsabilité des entreprises de chemin de fer, car cette responsabilité est fondée sur le risque inhérent à ces entreprises et, lorsqu'elles sont à traction électrique, ce risque subsiste évidemment aussi longtemps que, même en l'absence de tout convoi, les lignes électriques ou le rail de contact sont sous tension.

2. — A l'appui de ses conclusions libératoires, la recourante s'est appliquée à rejeter toute la responsabilité sur la victime, à laquelle elle a reproché de s'être mise en contact avec le rail à la suite d'une violation consciente de la loi sur la police des chemins de fer. Que le jeune Rotzetter ait contrevenu à une prescription formelle de cette loi et que cette infraction soit de nature à engager sa responsabilité, cela n'est pas douteux, car, à treize

ans, un enfant d'une intelligence moyenne sait qu'il est interdit de traverser une ligne de chemin de fer ailleurs qu'aux endroits aménagés pour cela, et il sait aussi qu'il commet une faute lorsqu'il contrevient à cette défense. Mais il est clair que cette faute ne doit pas s'apprécier avec la même rigueur que s'il s'agissait d'un adulte. A cet âge, en effet, l'enfant ne se rend pas encore exactement compte de tous les dangers auxquels il s'expose en traversant une ligne de chemin de fer, et l'on ne saurait lui reprocher de ne s'être pas comporté avec la prudence voulue. Si l'on considère en outre que, dans le cas particulier, ni le jeune Rotzetter ni ses compagnons ne connaissaient, d'après les constatations de l'arrêt attaqué, le danger que présentait le rail de contact, même en l'absence de tout convoi sur la ligne, sa faute n'apparaît pas si grave que l'accident ne puisse pas être attribué en partie aussi au risque inhérent à l'entreprise. Comme on vient de le dire, ce risque n'a pas laissé de jouer un rôle dans l'accident, puisque, si la ligne n'avait pas été équipée avec un rail de contact, les enfants auraient très probablement traversé la voie sans accident. Mais il y a une autre circonstance qui exclut la possibilité de considérer l'accident comme dû à la seule faute de la victime, c'est qu'il est également imputable à une négligence de la Compagnie. La Cour cantonale a retenu deux fautes à la charge de la recourante : l'une qu'elle a relevée avec une grande sévérité et qui aurait été de renoncer, à partir de 1924, à l'appareil de planches dont elle avait jusqu'alors, en manière de protection, recouvert le rail de contact, l'autre qu'elle a jugée beaucoup plus légère, d'avoir mal entretenu la clôture qui bordait la voie.

Pour ce qui est du premier point, c'est avec raison que la recourante combat l'opinion de la Cour. La question des mesures de sécurité qu'il y avait à prendre relativement au rail de contact était en effet une question d'ordre purement technique, relevant exclusivement de l'autorité administrative chargée du contrôle des installations, et

du moment que c'est avec l'autorisation expresse de cette autorité (cf. lettre du Département fédéral des chemins de fer du 24 octobre 1924) que la recourante a procédé à l'enlèvement de l'appareil, on ne voit pas sur quel fondement on pourrait l'incriminer de ce chef. Le second grief, en revanche, est parfaitement fondé et le Tribunal fédéral estime même que la faute de la Compagnie est plus grave que ne l'a jugé la Cour cantonale ; car, d'après les constatations de l'arrêt attaqué, la clôture se composait en tout et pour tout de trois fils de fer distendus d'ailleurs à certains endroits et dont le plus élevé se trouvait à 40 centimètres du sol, et d'une bordure de saules destinés probablement à servir de haie un jour ou l'autre, mais qui, à l'époque de l'accident, étaient encore assez distants les uns des autres pour permettre le passage. Or il est clair qu'une telle clôture ne remplissait pas son office, car on aurait beau dire, comme le fait la Cour cantonale, qu'une barrière constitue un avertissement de par sa seule présence, encore faut-il qu'elle offre une certaine résistance à celui qui tente de la franchir, et tel n'était pas le cas de la clôture en question. L'arrêt constate du reste qu'elle était souvent franchie par les gens de la région, si bien qu'un des employés de la Compagnie a pu dire que c'était justement la raison pour laquelle les fils étaient distendus. Il est parfaitement exact que ces gens se mettaient dans leurs torts et engageaient leur responsabilité, mais la Compagnie, qui ne pouvait ignorer cet état de choses, engageait également la sienne en ne prenant pas les mesures qui s'imposaient et qui s'imposaient d'autant plus que le rail de contact, depuis qu'il était découvert, présentait un très grand danger même entre le passage des trains. Elle devait du reste supposer que ce ne serait peut-être pas toujours des personnes expérimentées qui seraient tentées de traverser la voie, mais des enfants inconscients ou moins conscients des risques auxquels ils s'exposaient.

La Cour cantonale a partagé les responsabilités à raison d'un quart à la charge de la victime et des trois

quarts à celle de la Compagnie. Le Tribunal fédéral ne juge pas à propos de modifier cette proportion, malgré ce qui a été dit ci-dessus au sujet du grief relatif à la suppression de l'appareil de protection.

3. — En ce qui concerne l'évaluation du dommage, le Tribunal fédéral ne voit rien à reprendre à la décision de la Cour. La jurisprudence ayant en effet reconnu le droit pour les parents d'un enfant décédé par suite d'accident de réclamer une indemnité pour perte de soutien, la discussion ne pourrait tout au plus porter que sur l'évaluation du dommage. Mais c'est là essentiellement une question de fait et d'appréciation et, devant les constatations de l'arrêt, le Tribunal fédéral ne voit aucun motif d'intervention. Il en est de même, et pour les mêmes raisons, des autres éléments du dommage matériel. La Cour cantonale a jugé bon d'allouer également aux intimés une indemnité spéciale à titre de réparation du tort moral. L'accident étant, comme on l'a dit, imputable en partie à la faute de la Compagnie, et la Cour cantonale posant en fait que la mort brutale du jeune Rotzetter avait causé une douleur particulièrement cruelle à ses parents, cette décision n'est pas critiquable non plus. Pour ce qui est de la somme allouée, elle n'est pas exagérée et il n'y a pas de raisons de la réduire.

Le Tribunal fédéral prononce :

Le recours est rejeté et l'arrêt attaqué est confirmé.

IX. MOTORFAHRZEUGVERKEHR

CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

44. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 24. September 1940 i. S. Tobler-Meier gegen «Zürich», Allg. Unfall- und Haftpflichtversicherungs- A.-G.

Motorfahrzeughaftpflicht. Verhältnis von Art. 46 MFG zu Art. 81 OG. Die tatsächlichen Feststellungen des kantonalen Rich-