

Deuxième rapport

de la

majorité de la commission du conseil des états
sur le projet de loi relatif à la respon-
sabilité civile des fabricants.

(Du 20 avril 1881.)

Monsieur le président et messieurs,

Lors de la délibération qui a fait l'objet de vos séances du 21 et 22 février de l'année courante, *la majorité de votre commission vous a proposé de ne pas entrer en matière, pour le moment, sur le projet de loi du 26 novembre 1880, tel qu'il était présenté par le conseil fédéral.*

Elle partait du point de vue que le code des obligations, qui bientôt sera terminé, pourvoit amplement aux exigences qu'il s'agit de satisfaire et rendrait toute loi spéciale superflue. Elle ne pouvait d'ailleurs donner son approbation à certaines doctrines juridiques dont le projet de loi s'est inspiré, doctrines qui, ainsi que l'a dit expressément le message du conseil fédéral, n'ont été appliquées jusqu'à présent dans aucun autre état.

Ces principes contre lesquels notre rapporteur s'est élevé au cours de la discussion comprennent, d'une part, l'obligation d'administrer la preuve, imposée par le projet *au défendeur*, contrairement au droit commun, et, d'autre part, le système de rendre le fabricant responsable même des accidents qu'il eût été hors de son pouvoir d'empêcher, malgré les précautions les plus minutieuses,

accidents dont les causes ne peuvent être déterminées et qui, par conséquent, sont considérés comme étant l'effet du hasard.

En revanche, *la minorité de votre commission* vous proposait d'entrer en matière sur la base du projet du 26 novembre 1880. A l'appui de sa proposition, elle citait les motifs suivants: la nécessité pour la Suisse de suivre l'exemple de l'Allemagne qui déjà en 1871 a édicté une loi analogue; le fait que le projet actuel avait adouci sensiblement le projet primitif du conseil fédéral; que, d'ailleurs, une loi sur la matière avait été promise et qu'il fallait tenir la promesse donnée. Enfin, le rapport de la minorité concluait en ces termes: « Entrez en matière sur le projet, modifiez-le, adoucissez-le à votre gré, mais ne le renvoyez pas à une époque indéterminée, au détriment de tous les intéressés. »

Le conseil des états, se rangeant à l'avis de la minorité, a décidé, par 24 voix contre 18, l'entrée en matière sur la loi spéciale proposée.

Bien que, dans le principe, cette décision soit contraire aux vues et aux convictions de la majorité de votre commission, celle-ci a néanmoins cru de son devoir de demeurer au poste qui lui était assigné, et d'unir ses efforts à ceux de la minorité en vue d'élaborer un nouveau projet de loi qui puisse être soumis au conseil des états dans le courant de la session extraordinaire des chambres fédérales qui commence le 19 avril.

En raison de cette dernière considération, la commission s'est vue obligée, à son grand regret, de renoncer à la collaboration de son président, notre honoré collègue M. le député aux états Hoffmann, appelé à prêter son concours au conseil fédéral pour d'autres travaux.

En conséquence, celui d'entre les membres de votre commission qui avait été nommé en second lieu, a été appelé à convoquer ses collègues et, sur leurs instances, il a pris la direction de leurs travaux. Il s'est également chargé de présenter au conseil des états le rapport de la majorité qui s'est formée au sein de la commission.

La commission s'est réunie le 31 mars et le 1^{er} avril. Elle a pu se convaincre dès l'abord qu'il existait des divergences de vues fondamentales et de principe que l'on ne parviendrait pas à concilier, et qu'il fallait, par conséquent, renoncer à vouloir formuler des propositions auxquelles tous les membres pussent se rallier. L'ancienne majorité et l'ancienne minorité ont maintenu leur opposition de principe; d'autres divergences fondamentales se sont produites. Il convient même de faire remarquer qu'il n'existe pas de

majorité compacte, mais que la majorité elle-même est divisée sur certaines questions pour lesquelles chaque membre s'est réservé de défendre sa manière de voir personnelle au cours de la discussion.

Après ces quelques observations générales, nous pouvons aborder le fond de la question.

Afin d'être en mesure de formuler nos conclusions en pleine connaissance de cause, il nous a paru nécessaire de nous livrer, au préalable, aux études suivantes:

- 1° examiner les législations étrangères; en comparer les principes fondamentaux avec ceux qui forment la base du projet du conseil fédéral.
- 2° recueillir, afin d'en tenir compte, les expériences faites jusqu'ici dans le domaine de la responsabilité civile des fabricants.
- 3° déterminer, en chiffres, dans quelle mesure le projet du conseil fédéral protège, d'une part, les ouvriers, et grève, d'autre part, les fabricants, en établissant une parallèle avec la répartition de la protection et des charges dans les autres états.

1° *Législations étrangères.*

Abstraction faite de la loi suisse sur les fabriques, dont les dispositions concernant la responsabilité civile ne peuvent d'ailleurs être envisagées que comme provisoires et non comme définitives (voir art. 5, § 1 et 2 de ladite loi, du 23 mars 1877), il n'existe à l'heure qu'il est que deux lois spéciales sur la responsabilité civile: celle de l'empire d'Allemagne, du 7 juin 1871, et la loi anglaise, entrée en vigueur le 1^{er} janvier de cette année.

Dans tous les autres états de l'Europe, la responsabilité civile des fabricants est régie par les dispositions du droit commun.

Les différentes causes possibles d'un accident résultant de l'exploitation d'une fabrique peuvent être classées comme suit:

- a. une faute du fabricant ou de ses mandataires, telle que l'installation défectueuse ou l'entretien insuffisant des constructions et des machines; l'insuffisance des installations préserveuses autour des machines et autres engins;
- b. une faute, imprudence ou négligence de l'ouvrier; contravention, de sa part, aux règlements édictés par le fabricant;
- c. une faute simultanément imputable au fabricant ou à son mandataire, d'une part, et à l'ouvrier blessé ou tué, d'autre part;

- d. actes criminels ou simplement entraînant punitions, commis, serait-ce même sous forme d'omission, par la victime ou par un tiers;
- e. cas fortuits que le fabricant n'avait pas le pouvoir d'empêcher ou dont les causes ne peuvent être déterminées;
- f. cas de force majeure.

Suivant les principes admis par la loi allemande et la loi anglaise la responsabilité civile du fabricant n'est engagée que dans les cas qui tombent sous la catégorie *a*; elle est à couvert dans tous les autres cas classés aux lettres *b*, *c*, *d*, *e* et *f*.

Le projet du conseil fédéral, par contre, ne dégage le fabricant de toute responsabilité que dans les cas mentionnés aux lettres *b*, *d* et *f*; il le tient quitte pour partie seulement, dans les cas de *c* et de *e*; quant aux cas qui rentrent dans la catégorie *a*, ils sont imputés au fabricant, en conformité des dispositions spéciales, tout comme en Allemagne et en Angleterre.

En Angleterre et en Allemagne, c'est au plaignant à faire la preuve, conformément aux principes du droit commun (voir page 16 du message); le projet du conseil fédéral, au contraire, en contradiction avec le droit commun, impose cette obligation au défendeur.

Les législations anglaise et allemande ont cela de commun qu'elles ne prononcent la responsabilité du fabricant que quand il y a faute de sa part (lettre *a* ci-dessus). En revanche, elles divergent l'une de l'autre en ce que la loi allemande ne trace aucune limite au montant de l'indemnité, laissant le juge libre d'en fixer le chiffre, en conformité du droit commun, tandis que l'Angleterre, d'accord, sur ce point, avec les principes du projet du conseil fédéral, assigne aux dommages et intérêts un certain maximum. Quant à la quotité de ce montant, il en sera question ci-après, au chiffre 3.

Ni l'Angleterre, ni l'Allemagne ne comprennent dans la responsabilité du fabricant les accidents qui sont l'effet du hasard (voir page 16 du projet); seule, la Suisse veut en rendre le fabricant responsable, du moins partiellement.

2° *Expériences faites en Allemagne.*

La loi anglaise est de date trop récente pour avoir pu être expérimentée. Des expériences ayant, en revanche, déjà été faites avec la loi allemande, votre commission a cru de son devoir de les recueillir et d'en tenir compte. Elle a puisé sous ce rapport à deux sources différentes: elle a consulté, d'une part, les rapports annuels de la banque générale d'assurance contre les accidents (Allgemeine

Unfallversicherungs-Bank) de Leipzig. Cette compagnie reçoit tous les avis d'accidents, mais elle ne statue directement que sur les cas où la responsabilité du fabricant est engagée, laissant pour tous les autres cas à une succursale le soin de liquider les dommages et intérêts. D'autre part, nous avons puisé nos renseignements dans le rapport motivé, présenté à la diète allemande, concernant le projet de loi, actuellement en délibération, sur l'assurance des ouvriers employés dans les mines, les fabriques et autres établissements industriels, contre les effets des accidents qui se produisent dans l'exploitation de ces industries.

La compagnie d'assurance de Leipzig fonctionne depuis la promulgation de la loi allemande sur la responsabilité civile. D'après les données officielles, elle a assuré, dans les huit années de 1872 à 1879, en moyenne 296,607 personnes par an. La statistique de la compagnie a constaté que des accidents de tous genres et de tous degrés se sont produits :

	en 1872	chez	0,60	pour	cent	des	personnes	assurées,
»	1873	»	0,81	»	»	»	»	»
»	1874	»	1,14	»	»	»	»	»
»	1875	»	1,35	»	»	»	»	»
»	1876	»	1,63	»	»	»	»	»
»	1877	»	2,05	»	»	»	»	»
»	1878	»	2,70	»	»	»	»	»
»	1879	»	3,05	»	»	»	»	»

Ces chiffres mettent en évidence le fait que la loi sur la responsabilité civile, créée expressément en vue de diminuer le nombre des accidents, a produit l'effet tout opposé, le chiffre proportionnel des accidents ayant augmenté d'année en année avec une régularité surprenante, à telle enseigne qu'il a quintuplé en huit ans. Bien qu'il soit permis d'admettre que, dans le début, on n'ait pas donné avis à la compagnie de tous les accidents, mais seulement de ceux d'une certaine importance, il est néanmoins avéré que le nombre des accidents s'est accru.

En revanche, les cas où la responsabilité du fabricant se trouve engagée, ont diminué presque dans la même proportion et également par intervalles réguliers, ainsi que le tableau ci-dessous en fait foi. D'où il est permis de conclure que, d'une part, la protection accordée par la loi aux ouvriers les a rendus plus insoucians, tandis que d'autre part, la charge imposée aux fabricants a stimulé leur prudence; il est probable aussi que les expériences et les observations que les tribunaux ont été à même de recueillir les ont rendus plus sévères dans l'examen des conditions de la responsabilité.

En effet, la responsabilité du fabricant a été admise par la susdite compagnie ou prononcée par les tribunaux :

en 1872	pour 79	sur 100 accidents	dénoncés,	
» 1873	» 53	» »	»	»
» 1874	» 35	» »	»	»
» 1875	» 29	» »	»	»
» 1876	» 27	» »	»	»
» 1877	» 26	» »	»	»
» 1878	» 18 ¹ / ₂	» »	»	»
» 1879	» 17	» »	»	»

Si l'on tient compte des faits dont ces données statistiques font foi, on ne sera plus surpris de ce que personne en Allemagne ne soit satisfait des résultats de la loi sur la responsabilité et que l'on aspire de toutes parts à la remplacer par quelque chose de mieux.

L'article premier de la loi allemande en question détermine la responsabilité des compagnies de chemins de fer, et cela dans le sens des principes adoptés par la loi suisse concernant les chemins de fer, principes qui ont également inspiré les articles 1 et 2 du projet du conseil fédéral sur la matière qui nous occupe.

L'art. 2 de ladite loi, lequel énumère les industries tombant sous le coup de la loi, est ainsi conçu :

« Quiconque exploite une mine, une carrière, une fosse quelconque ou une fabrique est tenu du dommage causé par la faute de son mandataire, de son représentant ou de toute personne chargée de diriger et de surveiller l'exploitation ou les ouvriers, lorsque cette faute a été commise par ladite personne dans l'exercice de ses fonctions et qu'elle a occasionné la mort ou la blessure d'un homme. »

Pour ce qui est des réformes à apporter au système en vigueur en Allemagne, voici à quoi elles visent :

- 1^o à étendre le principe de la responsabilité à toutes les industries ;
- 2^o à imposer au défendeur la charge de faire la preuve ;
- 3^o à élargir le domaine de la responsabilité du fabricant, conformément aux dispositions provisoires de la loi suisse actuelle ;
- 4^o à fonder un établissement général, administré par l'état, pour l'assurance obligatoire des ouvriers travaillant dans les mines, dans les salines, dans les carrières, dans des fosses, sur les chantiers de marine, des ouvriers employés au bâtiment ou travaillant sur les chantiers de construction, enfin des ouvriers

occupés dans des fabriques, usines, hauts-fourneaux, etc. La répartition du prix de la prime d'assurance est projetée comme suit :

- a. pour les ouvriers dont le salaire annuel ne dépasse pas 750 marks :
les deux tiers de la prime à la charge du fabricant, un tiers à la charge de l'Empire ;
- b. pour les ouvriers gagnant, par année, de 750 à 1000 marks :
les deux tiers à prélever sur le fabricant, un tiers sur le salaire de l'ouvrier ;
- c. pour les ouvriers dont le salaire annuel est supérieur à 1000 marks :
la prime à supporter, pour moitié, par le fabricant et, pour moitié, par l'assuré.

Le premier des quatre postulats ci-dessus (application du principe de responsabilité à toutes les industries) a été formulé pareillement en Suisse et l'opportunité en a été vivement discutée. Bien que, selon nous, il constitue la seule solution vraiment juste et que, en le mettant en pratique, on réaliserait le principe suisse par excellence de *l'égalité des droits pour tous*, nous devons nous abstenir d'en traiter ici plus longuement, le sujet ne rentrant pas dans le cadre de notre mission.

Quant aux réformes mentionnées ci-dessus aux chiffres 2 et 3, elles se trouvent commentées dans le rapport, déjà cité, contenant les motifs du projet de loi allemand concernant l'assurance obligatoire. Ce rapport s'applique principalement à démontrer les raisons qui militent en faveur de l'extension à donner à la loi actuelle sur la responsabilité des fabricants, du 7 juin 1871 ; il fournit à ce sujet des données intéressantes sur les expériences faites avec la loi en question ; aussi nous permettrons-nous d'en reproduire ici quelques passages :

« Il est incontestable, dit le rapport, que l'article 2 de la loi « du 7 juin 1871 n'a réalisé que d'une manière imparfaite le but « qu'il s'était proposé, à savoir de sauvegarder l'ouvrier contre les « suites économiques des dangers indissolublement liés à son métier. « D'autre part, les charges imposées au fabricant par l'obligation de « répondre du dommage, dépassent parfois toute limite équitable. « Enfin la loi en question, au lieu d'améliorer, comme on l'espérait, « les rapports entre les patrons et les ouvriers, a produit dans une « large mesure un résultat tout opposé et a créé, somme toute, « une situation qu'il serait désirable de faire disparaître tant dans « l'intérêt de l'une que de l'autre des deux classes de la population « industrielle.

« Il incombe au législateur, dans ces circonstances, de chercher
 « une solution capable de sauvegarder l'ouvrier dans la plus large
 « mesure possible contre les suites économiques des accidents résultant
 « tant de son genre de travail, *sans, toutefois, que cette solution*
 « *impose à l'industrie des sacrifices qui dépasseraient ses ressources*
 « *ou qu'elle exerce une influence funeste sur les relations entre patrons*
 « *et ouvriers.*

« Ce but ne saurait être atteint au moyen des réformes de la
 « loi du 7 juin 1871 auxquelles on a songé jusqu'ici.

« Adopter la proposition la plus radicale qui ait été formulée,
 « à savoir d'étendre les règles concernant la responsabilité, établies
 « par l'article 1^{er} à l'égard des chemins de fer, aux industries
 « comprises ou devant être désormais comprises dans l'article 2,
 « *ce serait grever les patrons de charges injustes et exagérées qui*
 « *menaceraient l'existence et le développement de notre industrie,*
 « sans qu'il en résultât, comme compensation, un profit réel pour les
 « ouvriers ou une amélioration de leurs rapports avec les patrons.
 « Les litiges que les réclamations d'indemnité font surgir seraient
 « moins nombreux, il est vrai, mais ils ne seraient nullement sup-
 « primés. Tandis que jusqu'à présent, en cas d'accident, l'ouvrier
 « avait un intérêt à rechercher une faute imputable au patron ou à
 « son mandataire, ce serait désormais le patron auquel son intérêt
 « commanderait de prouver que son ouvrier était en faute, et il
 « est à présumer qu'il ne manquerait pas d'user chaque fois de toutes
 « les voies et moyens dont il disposerait pour dégager sa responsa-
 « bilité. Il y serait porté *par le sentiment assez légitime de vouloir*
 « *échapper à une obligation qui n'est suffisamment justifiée ni par la*
 « *nature des faits ni par les notions juridiques généralement admises.* »

Le rapport passe ensuite en revue les différents autres amendements que l'on a proposé d'introduire à l'article 2 de la loi actuelle.

Ces amendements tendent à rendre la loi plus sévère à l'égard des fabricants, à intervertir les rôles quant à la preuve à faire, en établissant, jusqu'à preuve du contraire pleine et entière, la présomption que le fabricant est en faute etc. etc.

Le rapport poursuit en ces termes :

« Toutes ces propositions ont ceci de commun : Elles entendent,
 « il est vrai, maintenir le principe de droit commun, aux termes
 « duquel l'obligation de répondre d'un dommage découle de la *faute*
 « *commise*; mais cédant au désir de tenir compte des particularités
 « du domaine qui nous occupe, *elles admettent des exceptions diamé-*
 « *tralement opposées à ce principe et en contradiction directe avec*
 « *les notions juridiques généralement admises en fait de preuve à*

« faire et de présomptions légales. Ces exceptions présentent surtout « ceci de fâcheux qu'elles préjugent la rédaction définitive de cette « partie du droit des obligations en créant un précédent dont les « conséquences ne sauraient être prévues.

« Cette considération de principe suffirait à elle seule pour « nous dissuader de suivre les auteurs des susdites propositions sur « la voie qu'ils nous proposent; mais il y a plus: cette voie est « barrée par des difficultés pratiques des plus considérables, etc. etc. »

Voilà comment on juge, en Allemagne, après dix années d'expériences, la loi en question; voilà la façon dont on condamne expressément toutes les tendances qui ont pour objectif de renchérir sur la loi actuelle, en ce qu'elles proposent d'infliger une peine là où il n'y a pas de faute imputable et de supprimer le principe universellement reconnu qui porte que « celui qui prétend un fait, doit en faire la preuve ». Dans un pays dont la production industrielle est largement protégée par des droits d'entrée contre la concurrence étrangère, nous voyons les hommes les plus compétents s'associer aux autorités pour déclarer *que l'existence et le développement de l'industrie nationale se trouvent menacés si l'on accepte les amendements réclamés par le parti démocratique et social.*

En présence de ces faits, le point de vue auquel s'est placée la majorité de votre commission lors des délibérations du 21 et 22 février, paraît amplement justifié.

Ces faits donnent, de même, pleinement raison aux personnes qui ont signalé les dangers qu'il y aurait de grever de charges l'industrie suisse et de s'engager dans une voie aussi périlleuse. Les tentatives philanthropiques les mieux inspirées portent parfois à faux et produisent précisément le résultat contraire; ainsi que l'expérience l'a démontré en mainte occasion, il y a souvent loin de la théorie à la pratique.

Les expériences que l'on a pu faire en Suisse, en fait de responsabilité civile, avec les dispositions provisoires actuellement en vigueur, ne sont pas encore absolument concluantes; tout ce que l'on peut constater, c'est qu'il existe, à ce sujet, une grande inégalité dans la jurisprudence des divers cantons et que, en général, les tribunaux allouent des indemnités plus élevées que ne le font les tribunaux allemands.

En ce qui concerne les divergences de canton à canton dans l'appréciation des questions de responsabilité, un gouvernement cantonal a cité, dans un mémoire officiel, les cas suivants, à l'appui de son opinion que, à défaut d'une loi positive, le juge obéit par trop à ses sentiments individuels.

Il a été alloué: pour la perte d'un lobe d'oreille, 500 francs; pour celle du pouce, 5000 francs; pour la perte d'un tiers de la force visuelle d'un œil, 8000 francs; pour la perte des deux avant-bras, 4900 francs.

Pour ce qui est du fait que les tribunaux allemands sont plus parcimonieux, dans l'allocation des dommages et intérêts, que les tribunaux suisses, les cas suivants en font preuve :

Il a été alloué en Suisse pour la perte partielle de la force visuelle d'un œil la somme de fr. 6361. 50, tandis que les tribunaux allemands, dans un cas parfaitement analogue, ont débouté, en premier et en deuxième ressort, le plaignant des fins de sa demande.

Deux accidents qui ont eu lieu dans des circonstances identiques et presque à la même époque — il s'agissait dans les deux cas de personnes estropiées en posant des courroies de transmissions — ont donné lieu aux deux jugements suivants :

Le fabricant suisse a été condamné à fr. 5484. 70 de dommages et intérêts et aux frais, tandis que son collègue d'Allemagne était purement et simplement renvoyé de l'instance.

La majorité de votre commission n'a pu passer sous silence ni ces faits, ni les conclusions du rapport allemand, estimant qu'il est du devoir du législateur de les prendre en considération sérieuse dans l'élaboration de la présente loi.

3° *Montant de l'indemnité.*

Dans son chapitre intitulé « limitation de la somme payable à titre d'indemnité », la loi spéciale anglaise qui, comme on le sait, n'est applicable que dans les cas où la faute du fabricant ou de son mandataire est prouvée par la partie adverse, dispose ce qui suit relativement à la quotité des dommages et intérêts :

« La somme qui devra être payée en conformité de la « présente loi, à titre de dommages et intérêts, ne pourra être « supérieure à la somme gagnée, dans les trois dernières années « qui ont précédé l'accident, par une personne qui aurait tra- « vaillé, durant ce laps de temps, dans les mêmes conditions « et aux mêmes ouvrages que la victime le faisait lors de l'acci- « dent, et dans le district même où celle-ci se trouvait en der- « nier lieu. »

Or, à l'heure qu'il est, les meilleurs ouvriers gagnent en Angleterre, dans les industries les mieux rétribuées, 4 shellings soit 5 francs par jour. D'où il résulte que le fabricant anglais ne peut être actionné pour un montant supérieur à fr. 5×300 (jours) $\times 3$ (années) = fr. 4500.

De même que son collègue anglais, le fabricant allemand n'est passible de dommages et intérêts que lorsqu'il a été prouvé que lui ou son mandataire étaient en défaut (art. 2 de la loi); par contre, la loi allemande ne fixe aucun maximum pour l'indemnité, laissant le juge libre d'en apprécier le montant, en conformité du droit commun.

On pourrait mettre en regard, exprimées en chiffre, les charges que la responsabilité civile impose, d'une part, au fabricant allemand et, d'autre part, au fabricant suisse, d'après le projet du conseil fédéral. Mais cette statistique comparée n'aurait aucune valeur pratique, attendu qu'elle ne tiendrait pas compte du fait que, ce que le gouvernement allemand prend aux industriels d'une main, par la loi en question, il le leur compense largement de l'autre par la protection douanière accordée aux principales industries. Les données statistiques recueillies en Allemagne présentent néanmoins un certain intérêt; aussi avons-nous cru devoir les consulter pour le présent rapport.

Ce sont de nouveau les rapports officiels, déjà mentionnés, de la compagnie leipzigoise d'assurance contre les accidents qui nous ont fourni les renseignements voulus. Nous en extrayons les chiffres ci-dessous, embrassant les exercices de 1877, 1878 et 1879.

Nombre des personnes assurées :

En 1877	:	.	.	290,376 personnes.
» 1878	.	.	.	249,212 »
» 1879	.	.	.	242,771 »

Chiffre total des accidents dénoncés; nombre des cas où la responsabilité du fabricant a été admise; nombre de ceux où elle a été écartée:

Année.	Total des accidents.	Responsabilité admise.	Responsabilité écartée.
1877	5955	1554	4401
1878	6773	1253	5520
1879	7372	1251	6121

Il a été payé :		En tout.	En moyenne, par cas.
En 1877	pour 111 cas de mort	marks 249,704	marks 2250
» 1878	» 128 » d'invalidité	» 452,027	» 3535
» 1879	» 95 » de mort	» 212,911	» 2241
	» 165 » d'invalidité	» 655,025	» 3790
	» 116 » de mort	» 240,562	» 2074
	» 163 » d'invalidité	» 584,447	» 3586

NB. Les moyennes ci-dessus ne donnent pas, il est vrai, les maximums des indemnités, mais elles fournissent néanmoins un point de repère pour la comparaison.

Outre les accidents relatés ci-dessus, au chiffre 2, nous pouvons encore mentionner, en fait d'accidents engendrant responsabilité civile, survenus en Allemagne, les cas suivants; ils nous ont été communiqués par un établissement suisse qui assure ses ouvriers dans ledit pays.

Un ouvrier a perdu un œil; son salaire annuel était de 1123 marks. Le fabricant a dû payer, frais compris, 2222 marks.

Deux ouvriers ont perdu la vie. Le premier gagnait par an 1470 marks; l'indemnité allouée a été de 3542 marks. L'autre gagnait par an 1476 marks; indemnité allouée: 3553 marks.

Dans le premier des cas ci-dessus, le montant de l'indemnité n'atteint pas tout à fait le double du salaire annuel; dans les deux derniers cas, la proportion est à peu près de $2\frac{1}{2}$ à 1.

Aux termes de l'article 6 du projet du conseil fédéral, le fabricant suisse, lorsqu'il y a faute de sa part ou de la part de son mandataire, peut être astreint à payer, au maximum . fr. 8000 non compris les frais d'hôpital, de médecin, de pharmacien et, cas échéant, les frais d'ensevelissement, ci . » 500

Maximum effectif pour les cas relevant de l'art. 1^{er} fr. 8500

L'article 5 réduit la responsabilité dans les cas où l'article 2 admet que le fabricant était impuissant à empêcher l'accident; la loi n'indique pas dans quelle proportion cette réduction doit avoir lieu.

Or, la statistique a établi, jusqu'ici, que sur 5 accidents :

- 1 cas rentre dans le cadre de l'art. 1^{er} du projet du conseil fédéral;
- 3 cas rentrent dans la catégorie de l'art. 2 (parmi ces cas, ceux de force majeure sont en infime minorité); enfin
- 1 cas a été causé par la propre faute de la victime.

En prenant pour base cette proportion relevée par la statistique et en admettant que la réduction prévue à l'art. 5 porte sur la moitié du maximum, le fabricant suisse pourra être condamné à payer, sur cinq accidents survenus,

dans un cas, relevant de l'art. 1^{er} . . . fr. 8500

dans trois cas, relevant de l'art. 2, et étant

données les dispositions de l'art. 5,

$\frac{3 \times \text{fr. } 8500}{2}$, ci . . . » 12,750

Total fr. 21,250

Son concurrent anglais, dont la responsabilité est bien plus restreinte, n'aura à payer, dans les mêmes circonstances, que 4500 francs tout au plus.

Au cours de la discussion précédente il a été dit que le fabricant suisse pouvait, moyennant une somme modique, s'assurer contre les conséquences de sa responsabilité; mais on a omis de remarquer que son collègue anglais peut en faire autant et l'on ne s'est non plus rendu compte que, le taux des primes étant en raison directe de la grandeur des risques et du degré de sévérité de la loi, l'industriel suisse aura à payer des primes quatre ou cinq fois plus fortes que son concurrent anglais.

Or, l'Angleterre est déjà à même à l'heure qu'il est, grâce à sa position géographique et à d'autres avantages dont elle bénéficie, d'exporter ses produits sur les marchés d'outre-mer de dix à quinze pour cent meilleur marché que le producteur suisse; et pourtant ce dernier est fatalement obligé d'entrer en lice directement avec l'Angleterre, l'exportation dans les pays limitrophes de la Suisse lui étant absolument barrée par des tarifs douaniers insurmontables. Du moment que l'on admet la nécessité pour la Suisse de posséder une industrie viable, on est obligé de reconnaître qu'il y aurait danger non seulement pour les patrons, mais aussi pour les ouvriers de grever cette industrie de charges par trop onéreuses.

Nous convenons volontiers que le fabricant aisé sera en mesure de faire face aux dépenses qu'entraînera l'assurance des ouvriers. mais il est certain que pour le petit industriel le paiement des primes constituera une lourde charge; or, lorsqu'une coupe est pleine jusqu'au bord, il suffit d'une goutte d'eau pour la faire déborder.

En regard de toutes les considérations que nous venons de développer, la majorité de votre commission est pleinement convaincue qu'une loi sur la responsabilité civile des fabricants demande à être abordée avec beaucoup de prudence et qu'avant de donner force de loi à certaines théories socialistes, théories que l'Allemagne a repoussées et que l'on voudrait aujourd'hui réaliser chez nous, il y a lieu d'examiner sérieusement si elles ne portent pas préjudice à notre pays et si, en fin de compte, elles ne sont pas préjudiciables même à ceux que l'on voudrait protéger.

En dépit de ces considérations, la majorité de votre commission, désirant concilier les différentes opinions dans l'intérêt général, a résolu, bien qu'à regret, de vous soumettre un projet de loi dont les dispositions imposent aux industriels suisses des charges bien plus considérables que celles qu'ont à subir les fabricants allemands et anglais.

Les principes que la majorité de votre commission a pris pour base dans l'élaboration du projet qu'elle vous soumet sont les suivants :

1. *Enumérer, dans le texte même de la loi, les diverses catégories d'accidents et leurs causes possibles*, et, à l'instar de la loi anglaise, chef-d'œuvre d'étude approfondie et de bonne rédaction, mentionner certains faits caractéristiques dont la présence implique une faute de l'une ou l'autre des parties; tout cela dans le but de fournir aux parties ainsi qu'au juge certains points de repère et de prévenir par-là autant que possible les inégalités dans la jurisprudence des tribunaux. C'est là ce qu'ont en vue les art. 1 à 5 de notre projet.

2. En ce qui concerne *l'évaluation des dommages et intérêts*, adopter une échelle qui, sans correspondre entièrement aux propositions du conseil fédéral, n'en diffère pas sensiblement et est, en tout cas, bien plus élevée que celle de la loi anglaise d'après laquelle, pour des raisons pratiques, nous sommes obligés de nous diriger; fixer, au surplus, un minimum de réduction pour les cas où la responsabilité du fabricant n'est que partielle, afin que, sous ce rapport également, les parties et le juge sachent à quoi s'en tenir (art. 6, § 1).

3. Préciser, dans l'intérêt de la loi, le *motif particulier* qui, dans toutes les discussions qui ont eu lieu sur la matière, a constamment été allégué pour justifier *cette loi spéciale et exceptionnelle* (art. 6, § 4).

4. *Simplifier, autant que possible, la procédure*, en statuant que, en cas de recours, le tribunal fédéral doit s'en tenir aux faits, tels qu'ils ont été constatés par l'enquête du juge cantonal, et ne peut ouvrir une nouvelle enquête qui ne serait que dilatoire et coûteuse (art. 12, § 2).

5. *Activer autant que possible la liquidation des litiges*, en raccourcissant (art. 13 et 14) les délais de prescription prévus par le projet du conseil fédéral. Le délai de six mois que nous proposons, en conformité de la loi anglaise, doit certainement suffire aux intéressés pour se rendre compte si une demande est fondée et s'il y a matière à procès.

Après ce résumé succinct du contre-projet que la majorité de votre commission oppose au projet du conseil fédéral et en nous référant aux motifs développés dans le présent rapport, nous avons l'honneur de vous proposer au nom de ladite majorité de votre commission:

D'entrer en matière sur le projet de la majorité de la commission, du 20 avril 1881

Berne, le 21 avril 1881.

Pour la majorité de la commission
du conseil des états,

Le rapporteur :

H. Rieter.

Membres de la majorité :

MM. Rieter.

Hohl.

Fischer.

Estoppey.

Zschokke.

Le contre-projet de la commission a été distribué aux membres de l'assemblée fédérale par un imprimé in-folio.

Pour traduction conforme :

D^r A. BRÜSTLEIN.

Deuxième rapport de la majorité de la commission du conseil des états sur le projet de loi relatif à la responsabilité civile des fabricants. (Du 20 avril 1881.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1881
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	18
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.04.1881
Date	
Data	
Seite	628-642
Page	
Pagina	
Ref. No	10 066 086

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.