

l'entrepreneur; il y avait néanmoins un surveillant des travaux dans l'intérêt de la compagnie; mais, dit l'arrêt, cet agent devait seulement veiller à ce que les travaux fussent exécutés conformément aux conventions intervenues entre les parties, sans qu'il pût donner des ordres à l'entrepreneur sur le mode d'exécution des travaux. La cour en conclut que la compagnie ne s'était réservé aucun droit de surveillance à cet égard. En cet état, dit l'arrêt, la compagnie n'était pas un commettant, ni, par conséquent, responsable (1). N'est-ce pas ajouter à la loi une condition étrangère au texte, et contraire à la tradition? Que le commettant surveille le préposé ou qu'il s'en rapporte à lui, qu'importe? Ce n'est pas parce que le commettant néglige de surveiller le préposé qu'il est responsable, c'est uniquement parce qu'il l'a choisi; en le choisissant, il pouvait se réserver le droit de lui donner des ordres; cela suffit pour qu'il soit et reste commettant.

Un arrêt de la cour de Paris, tout en maintenant le principe consacré par la jurisprudence, se montre plus sévère pour l'Etat et les compagnies. Dans l'espèce, il y avait entreprise à forfait; l'entrepreneur, qui avait creusé une profonde tranchée, avait eu l'imprudence de n'en défendre l'abord que par une faible barrière, sans même l'éclairer durant la nuit; une voiture passe et roule dans le précipice; l'un des voyageurs périt. Action en dommages-intérêts de la veuve. La compagnie oppose qu'elle a traité à forfait avec l'entrepreneur. Cette défense n'a pas été accueillie. La cour admet, à la vérité, que l'entrepreneur est seul responsable lorsqu'il est entièrement maître de la direction et des opérations; mais quand il est placé pour une part sous la surveillance de la compagnie, celle-ci reste, pour cette part, responsable des travaux dans lesquels les imprudences et les négligences deviennent des fautes communes aux deux intéressés. Il

(1) Cassation, chambre criminelle, 20 août 1847 (Daloz, 1847, 4. 421). Comparez Rejet, chambre criminelle, 10 novembre 1859 (Daloz, 1860, 1, 49). Lyon, 20 janvier 1863 (Daloz, 1863, 2, 199). La jurisprudence des cours de Belgique est dans le même sens. Liège, 18 décembre 1851 (*Pasicrisie*, 1852, 2, 320). Bruxelles, 30 mars 1874 (*Pasicrisie*, 1874, 2, 208).

s'agissait de la construction d'un chemin de fer; la nature même des travaux, dit la cour, implique que la direction générale en était maintenue entre les mains de la compagnie. L'entreprise était, il est vrai, à forfait; mais cela ne concerne que la nature et le prix des travaux; la conduite et les détails de l'opération restaient, en vertu du cahier des charges, sous l'autorité des ingénieurs; donc la compagnie ne cessait pas d'être commettant; elle le sentait si bien qu'elle avait stipulé la garantie à son profit pour tous les accidents qui seraient le résultat des imprudences de l'entrepreneur. La cour ajoute que les précautions à prendre pour la sûreté publique étaient du nombre des mesures que la compagnie avait le droit et le devoir de prescrire à l'entrepreneur; d'où suit que sa négligence sur ce point la rendait responsable. Sur le pourvoi en cassation, il intervint un arrêt de rejet qui confirma la décision de la cour de Paris en se fondant sur la déclaration constatant que la compagnie s'était réservé la direction des travaux (1). Ainsi la cour a moins égard au forfait qu'à la direction; elle attache la responsabilité au droit et au devoir de surveillance. A notre avis, c'est confondre la responsabilité des commettants avec celle des père et mère, instituteurs et artisans; cette dernière repose sur une présomption de défaut de surveillance, l'autre est fondée uniquement sur le choix que le commettant fait de son préposé.

597. Le principe de la responsabilité s'applique-t-il à l'Etat quand il exploite un chemin de fer? En France, la question est décidée par la loi du 15 juillet 1845 qui porte, article 22 : « Les concessionnaires d'un chemin de fer seront responsables soit envers l'Etat, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer. L'Etat sera

(1) Paris, 30 janvier 1864 (Daloz, au mot *Voirie par chemin de fer*, n° 632, et 1864, 2, 215), et Rejet, 17 mai 1865 (Daloz, 1865, 1, 373). Comparez Rejet, 10 novembre 1868 (Daloz, 1869, 1, 133), et un jugement du tribunal de Bruxelles du 19 mars 1873 (*Belgique judiciaire*, 1873, p. 913) et le réquisitoire du ministère public (M. Heiderscheidt).

soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte. » En Belgique, les lois spéciales sur le chemin de fer gardent le silence sur la responsabilité de l'Etat ; de là une difficulté qui a donné lieu à de vifs débats dans lesquels le principe même de la responsabilité de l'Etat a été remis en question. Il faut nous y arrêter ; la jurisprudence est incertaine, parce qu'elle manque d'un principe ; celui qu'elle a formulé n'a pas la précision nécessaire dans une matière aussi difficile. Cela explique le conflit qui a existé entre la cour de cassation et les cours d'appel, conflit qui a abouti à un changement de jurisprudence de notre cour suprême ; mais l'opinion qui l'a emporté est toujours sujette à controverse, au moins quant au principe.

Un incendie éclate dans un convoi ; un voyageur blessé réclame des dommages-intérêts contre l'Etat, en vertu de l'article 1384. L'Etat prétend que cette disposition ne lui est pas applicable, parce que la responsabilité établie par le code civil ne concerne que les actes de la vie civile, et que l'Etat exploite le chemin de fer en vertu de sa mission gouvernementale. Le tribunal de Liège rejeta l'exception. Il est vrai, dit-il, que le transport des voyageurs et des marchandises par l'Etat est un service public ; mais quand, dans un service public, l'Etat lèse des intérêts particuliers par les délits et les quasi-délits de ses agents, il est responsable comme toute personne civile. L'Etat réclame le bénéfice de cette responsabilité contre les particuliers, il doit aussi s'y soumettre quand il lèse des intérêts privés. La cour d'appel confirma le jugement, en posant comme principe que l'article 1384 contient une disposition générale applicable aux administrations publiques comme aux particuliers. Nous admettons le principe, mais au lieu de la lésion des *intérêts* dont parlent le tribunal et la cour de Liège, il faut dire que l'Etat est responsable quand il lèse un *droit* privé ; et pour que l'article 1384 soit applicable à l'Etat, il faut de plus que l'Etat soit avec ses subordonnés dans les rapports d'un commettant et d'un préposé. Nous renvoyons

à ce qui a été dit plus haut (nos 591-593). Peu importe, après cela, la nature du service, et peu importe que l'Etat agisse comme gouvernement ou comme propriétaire.

Sur le recours en cassation, l'arrêt de la cour de Liège a été cassé. La cour de cassation part du principe que nous avons déjà combattu : « Les qualifications de *commettant* et de *préposé*, quoique générales, doivent être restreintes aux commissions données dans un *intérêt privé* pour des *actes* de la *vie civile* ; elles ne s'appliquent pas aux fonctions publiques créées par les lois et règlements qui ont pour objet l'*intérêt général* et l'*administration de l'Etat*. » A notre avis, la cour confond l'*acte* qui lèse le droit avec le *droit* lésé. La responsabilité est un principe général, sans exception ; elle s'applique à *tout acte*, quel qu'il soit, qu'il s'agisse d'un acte de la vie civile ou d'un acte d'administration ; nous allons voir que cette distinction est fautive. Cette responsabilité est civile, dans les cas prévus par les articles 1382-1384, en ce sens que tout *droit lésé* appartenant à une personne lui ouvre une action en réparation. Le *droit lésé* doit être un *droit privé* pour qu'il y ait lieu à responsabilité. Il y a *droit lésé* quand il y a un délit ou un quasi-délit, c'est-à-dire un fait dommageable. Et tout fait dommageable d'un préposé rend le commettant responsable. La seule difficulté est de savoir quand l'Etat est commettant ; or, dans l'espèce, cette difficulté ne se présentait pas. Il est bien certain que l'Etat est commettant quand il exploite un chemin de fer par l'intermédiaire de ses agents ; donc il est responsable.

La cour de cassation objecte que l'administration des chemins de fer de l'Etat fait *acte de gouvernement* en transportant les voyageurs et les marchandises, puisque c'est dans un intérêt général que l'Etat a été chargé de construire et d'exploiter les voies ferrées (1). Nous avons répondu d'avance à l'objection, et nous dirons à l'instant comment il y a été répondu par la cour de Gand et par la cour de cassation chambres réunies. Dans notre opinion,

(1) Cassation. 23 février 1850 (*Pasicrisie*, 1850, 1, 163).

et si l'on admet le principe tel que nous venons de le rappeler, la réponse est simple et péremptoire. L'Etat est responsable, alors même qu'il agit dans un intérêt général, dès qu'il lèse un droit privé; or, la lésion est certaine et il est tout aussi certain que l'Etat est commettant, ce qui est décisif.

La cour de Gand, à laquelle l'affaire fut renvoyée, se prononça contre l'Etat. Elle pose en principe que l'Etat est soumis au droit commun pour les actes de la vie civile qu'il accomplit. Il faut donc lui appliquer l'article 1384 qui règle les obligations de quiconque a recours à un préposé pour l'accomplissement des engagements qu'il contracte. Le principe nous paraît mal formulé : le commettant, comme tel, ne contracte aucun engagement direct et personnel; ce n'est pas lui qui est l'auteur du délit ou du quasi-délit, mais il en est responsable par cela seul que le fait dommageable est commis par son préposé. Pour établir la responsabilité de l'Etat quand il exploite un chemin de fer, il suffit donc d'établir que l'Etat est commettant. La cour de Gand dit que le commettant est responsable parce que le préposé est censé le représenter en tout point; par suite il répond de tout dommage causé par son représentant dans l'exercice de son mandat. Cette formule aussi ne nous paraît pas exacte; le mandataire ne représente pas le mandant quand il commet un délit ou un quasi-délit; et, d'un autre côté, le commettant n'est pas toujours un mandant; le maître est un commettant, quoique le contrat qui intervient entre lui et son domestique ne soit pas un mandat. La définition du commettant doit faire abstraction du mandat : dès qu'une personne, au lieu d'agir elle-même, a recours à un intermédiaire, il y a un commettant et un préposé et, par suite, il faut appliquer l'article 1384.

La cour de Gand répond ensuite à l'argument qui avait entraîné la cour de cassation. Est-il vrai que l'Etat agit comme *gouvernement* quand il exploite une voie ferrée? La cour distingue : l'Etat agit comme gouvernement quand il réglemente l'exploitation du chemin de fer dans l'intérêt public, pour en assurer la police et le service;

mais quand lui-même transporte les voyageurs et les marchandises, ce fait constitue un acte ordinaire de la vie civile, lequel est soumis aux règles générales du droit privé (1). Ainsi la cour de Gand est d'accord avec la cour de cassation sur le principe; l'une et l'autre distinguent l'Etat agissant comme gouvernement et l'Etat *agissant comme personne civile*, dit la cour de cassation, ou, comme le dit la cour de Gand, *posant un acte ordinaire de la vie civile*. Mais les deux cours diffèrent quant à l'application : la cour de cassation dit que l'exploitation du chemin de fer est un acte de gouvernement, tandis que, d'après la cour de Gand, c'est un acte ordinaire de la vie civile.

Le procureur général à la cour de cassation, M. Leclercq, va répondre à la cour de Gand. Sur le nouveau pourvoi porté devant les chambres réunies, M. Leclercq soutint la première décision de la cour. Nous venons de dire quel est le point qui divisait la cour suprême et les cours d'appel : l'exploitation du chemin est-elle, oui ou non, un acte du gouvernement? Le procureur général analyse les lois qui ont créé et organisé le chemin de fer de l'Etat, et partout il trouve qu'il y a un intérêt public en cause. Pourquoi le législateur a-t-il chargé l'Etat de construire et d'exploiter le chemin de fer? Dans l'intérêt général du commerce, de l'industrie et de l'agriculture. Est-ce que les actes de la vie civile se font dans un intérêt général? L'Etat exploite, il perçoit un péage : est-ce une affaire, une spéculation, comme en feraient des particuliers? Non, l'Etat exploite à perte, sans que l'on puisse dire qu'il y perd; car la nation y gagne, et l'Etat est l'organe de la nation. Le péage que l'Etat perçoit est un impôt : cela seul caractérise l'entreprise; est-ce que l'on peut comparer une gestion intéressant les finances à un contrat d'intérêt privé? Donc l'Etat intervient comme gouvernement, et non comme personne civile, gérant des intérêts privés (2).

Nous croyons que sur ce point le procureur général a

(1) Gand, 30 mai 1851 (*Pasicrisie*, 1851, 2, 228).

(2) Réquisitoire du procureur général Leclercq (*Pasicrisie*, 1852, 1, 373 et suiv.).

raison contre la cour de Gand. Seulement nous n'en tirons pas la conséquence que l'Etat n'est pas responsable quand il agit comme gouvernement. A notre avis, l'Etat n'agit jamais comme une personne privée, il agit toujours dans un intérêt général, car il est de son essence de représenter la nation dont il est l'organe. Le procureur général fait de vains efforts pour distinguer les actes de l'Etat agissant comme gouvernement et les actes de l'Etat agissant comme personne civile. Il n'y a qu'une manière d'agir, c'est à titre de personne; l'Etat est donc toujours personne civile, mais il est par essence une personne civile publique, tous ses actes ont nécessairement pour objet un intérêt public. Est-ce à dire que l'Etat ne soit jamais responsable? Il faut, au contraire, répondre qu'il l'est toujours quand il lèse un droit comme pouvoir exécutif; et par la même raison il est responsable, à titre de commettant, du dommage causé par ses préposés.

La cour de cassation, chambres réunies, a abandonné la jurisprudence de la chambre civile soutenue par le procureur général, et s'est prononcée pour la responsabilité de l'Etat, sur le rapport de M. Defacqz, un de nos magistrats les plus éminents. Elle pose en principe que la responsabilité établie par les articles 1382 et 1384 est une règle de droit naturel applicable à l'Etat comme à toute personne. On ne pourrait admettre d'exception que si la loi dérogeait au droit commun en faveur de l'Etat; or, aucune loi ne fait exception. La cour admet une exception virtuelle pour les actes qui ont un caractère politique. Ceci est le côté faible et attaquant de l'arrêt. Quand un acte a-t-il un caractère politique? et est-il vrai qu'il y a des actes qui n'engagent pas la responsabilité du gouvernement parce que ce sont des actes politiques? L'arrêt ne répond pas à ces difficultés, et ce qu'il dit n'est pas tout à fait exact. Il dit que l'Etat, comme *personne civile*, a des intérêts et des droits de même nature que ceux des simples citoyens et que, par suite, il est soumis au droit commun. Nous répondrons que les droits et intérêts de l'Etat ne sont jamais de la même nature que ceux des simples citoyens; il implique contradiction que l'Etat, or-

gane des intérêts généraux, agisse dans un intérêt privé, comme le font les particuliers. La cour essaye de répondre à l'argumentation du procureur général; à notre avis, la réponse n'est pas satisfaisante. Elle dit que le fait de transporter les voyageurs n'est pas un acte appartenant *par essence* à l'exercice du pouvoir exécutif. Qu'importe que ce soit par *essence* ou en vertu de la loi? Or, le transport par l'Etat, tel qu'il est organisé par la loi, ne saurait être confondu avec une entreprise de messageries; d'un côté, tout est d'intérêt public et, d'un autre côté, tout est d'intérêt privé (1).

598. On n'a jamais contesté que la responsabilité de l'article 1384 ne s'applique aux compagnies qui exploitent un chemin de fer. En France, où les chemins de fer sont tous construits par voie de concession, le principe a reçu de nombreuses applications (2). Nous citerons un des arrêts les plus récents qui décide des difficultés concernant la faute. Il faut naturellement qu'en cas d'accident il y ait une faute à reprocher à la compagnie, et c'est au demandeur d'en faire la preuve. Des waggons chargés de poudre de guerre firent explosion. Un voyageur périt; la veuve et les enfants réclamèrent des dommages-intérêts. Pour établir la faute de la compagnie, les demandeurs alléguèrent qu'elle avait violé les lois et règlements qui défendent aux compagnies de chemins de fer d'admettre dans des trains de voyageurs des waggons chargés de matières inflammables et explosibles. La compagnie répondit que le ministre des travaux publics l'y avait autorisée en vue des nécessités de la guerre, et que cette autorisation équivalait à un ordre. Cet ordre avait, en effet, été donné à toutes les compagnies, et toutes y avaient obéi; on pouvait contester la légalité de l'ordre, mais, dit la cour, il était irrésistible dans les circonstances où se trouvait la France: un fait commandé par les pouvoirs publics, inspiré par le salut public et universellement pratiqué ne saurait constituer une faute. A notre avis, le salut public est une fausse théorie; on ne peut pas sacrifier les droits

(1) Rejet, chambres réunies, 27 mai 1852 (*Pasicrisie*, 1852, 1, 370).

(2) Voyez Dalloz, au mot *Voirie par chemin de fer*, nos 559-566.

des hommes au salut de la nation. On voit par cet exemple à quoi conduit la maxime que le salut public est la première loi : pour sauver la France, on compromet la vie de milliers de voyageurs ; la France ne fut pas sauvée et des voyageurs périrent.

Nous passons d'autres fautes que l'on imputait à la compagnie et qui ne soulèvent que des difficultés de fait, pour arriver à celle qui entraîna sa condamnation, l'insuffisance de l'emballage et le vice d'arrimage des poudres. Les poudres n'étaient pas protégées par un double emballage, l'arrimage était vicieux. C'était la première cause de l'accident. La compagnie opposait que ce fait était celui de l'expéditeur, et non le sien propre ; elle avait reçu les waggons de la compagnie du Midi, et elle n'avait ni l'obligation ni le temps de les vérifier elle-même. L'arrêt répond que lorsqu'une compagnie transportait des marchandises aussi dangereuses que les poudres de guerre, la prudence exigeait qu'elle s'assurât que l'expéditeur avait pris toutes les précautions nécessaires pour amoindrir le danger. En ne faisant pas la vérification, la compagnie en assumait la responsabilité à l'égard des voyageurs, sauf à exercer son recours contre l'expéditeur (1).

**599.** Le feu qui s'échappe des locomotives produit assez souvent des incendies. On demande si les compagnies en sont responsables. L'affirmative n'est pas douteuse quand l'accident arrive par la mauvaise construction de la locomotive. Il a été jugé que le mécanicien qui accepte une locomotive mal conditionnée commet le délit prévu par l'article 458 du code pénal, l'incendie par imprudence ; et, une fois le délit du préposé constaté, la responsabilité de la compagnie en résulte par voie de conséquence (2). Quand la machine est pourvue d'un appareil propre à empêcher la sortie des flammèches ou scories par la cheminée, la question devient douteuse. La cour de Bordeaux a décidé que les compagnies étaient néanmoins responsables ; c'est à elles, dit l'arrêt, de prendre les précautions nécessaires pour prévenir le dan-

(1) Aix, 6 mai 1872 (Daloz, 1873, 2, 57).

(2) Rejet, chambre criminelle, 23 juin 1859 (Daloz, 1859, 1, 329).

ger, sinon elles sont en faute. Si les mesures commandées par l'administration ne suffisent pas, elles doivent en prendre de plus efficaces. Et, en supposant que la science soit impuissante pour conjurer le danger, les compagnies n'en seraient pas moins obligées d'indemniser les propriétaires incendiés. En effet, le dommage nécessaire occasionné par une industrie doit être à la charge de cette industrie. On applique, dans ce cas, les principes qui régissent les établissements dangereux. Vainement la compagnie invoquerait-elle l'autorisation qui lui a été donnée ; la cour répond que l'Etat n'a pas concédé ni pu concéder le droit d'incendier, sans indemnité, les propriétés riveraines des chemins de fer (1).

**600.** Les tribunaux se montrent sévères pour les compagnies, et avec raison, puisque la vie et la propriété des hommes sont sans cesse en danger. Dans l'espèce suivante, la sévérité nous paraît excessive. Dans la nuit du 1<sup>er</sup> décembre 1861, un chauffeur, employé dans les ateliers de l'usine d'un chemin de fer, fut trouvé sans vie près d'une chaudière dont il était chargé d'alimenter le feu. Il fut constaté que la mort était le résultat d'un crime. On ne découvrit pas le coupable ; néanmoins la cour de Lyon déclara la compagnie responsable en vertu de l'article 1384. Il est de principe, dit l'arrêt, que les maîtres et commettants ont le devoir de veiller avec soin sur leurs ouvriers et préposés, de les protéger avec une sollicitude constante et d'écarter d'eux, dans la mesure du possible, tous les dangers qui peuvent les menacer dans les fonctions auxquelles ils sont employés. La cour constate ensuite que la compagnie n'a pas exercé pendant la nuit du 1<sup>er</sup> décembre une surveillance active parmi les ouvriers de l'usine. Il en est résulté qu'un homme a pu mourir de mort violente sans que personne dans les ateliers ait rien vu ni entendu, et sans qu'on ait pu lui prêter secours. Dans de pareilles circonstances, dit la cour, il est impossible de ne pas admettre, de la part de la compagnie, une négligence caractérisée qui a occasionné ou facilité l'ac-

(1) Bordeaux, 21 juin 1859 (Daloz, 1859, 2, 187).

cident, ou qui a au moins aggravé les circonstances dommageables (1). Cette rigueur dépasse la loi, déjà très-sévère. L'article 1384, que la cour invoque, suppose que le préposé a causé un dommage par un délit ou un quasi-délit; il faut donc avant tout qu'il soit prouvé que le fait dommageable est celui d'un préposé; or, dans l'espèce, l'auteur du fait était inconnu, on ne pouvait pas même présumer que ce fût un préposé; dès lors la responsabilité de la compagnie n'avait plus de base.

**601.** Les tribunaux ont raison de ne pas écouter les mauvaises raisons que les compagnies allèguent pour se décharger de la responsabilité que la loi leur impose. Un ouvrier aiguilleur trouve la mort en aidant les hommes d'équipe à déplacer un waggon. Ce travail ne le regardait pas, dit la compagnie et, de plus, l'accident doit être attribué à l'imprudence de l'ouvrier, qui aurait pu échapper au danger en faisant un tout autre mouvement. Peu importe, répond la cour de Bordeaux, que ce soit par pur zèle ou par ordre de ses supérieurs que l'ouvrier ait mis le waggon en mouvement; il suffit, pour engager la responsabilité de la compagnie, que la mort lui soit imputable; or, la mort avait été occasionnée par un affaissement du sol et par un vice de la voie ferrée, donc par une faute qui remontait à la compagnie. Quant au défaut d'adresse ou de présence d'esprit de la victime, ce fait ne changeait rien aux conditions de la responsabilité, à moins qu'il ne fût prouvé que le fait devait être attribué à la seule faute de la partie lésée; ce qui, dans l'espèce, n'était pas même allégué (2).

**602.** Un ouvrier périt par la faute d'un autre ouvrier: l'Etat ou la compagnie sont-ils responsables? On l'a contesté, au nom de l'Etat, dans une espèce où un machiniste avait péri par la faute d'un chef-garde, lequel avait négligé de prendre les mesures nécessaires pour éviter la rencontre de deux trains. Le machiniste, disait-on, était employé de l'Etat; ses droits sont définis par les lois et les règlements, il jouit de son traitement, de sa pension de

(1) Lyon, 22 août 1863 (Daloz, au mot *Voies par chemins de fer*, n° 634).  
 (2) Bordeaux, 15 juin 1857 (Daloz, 1858, 2, 31).

retraite, de la pension pour infirmités accidentelles et il participe aux caisses de secours. Voilà un ensemble de mesures qui ont pour objet de sauvegarder les intérêts de l'ouvrier; hors de là, il est sans droit. Le tribunal de Bruxelles répond que cela n'est pas sérieux; les avantages attachés à un emploi sont une rétribution des services rendus par l'ouvrier; s'il éprouve un dommage par la faute directe ou présumée de ses commettants, il a un autre droit qui dérive, non de ses fonctions, mais du délit ou du quasi-délit dont il est la victime. L'Etat opposait une autre défense, tout aussi peu fondée: l'article 1384, disait-on, ne concerne pas le dommage qu'un ouvrier employé avec d'autres ouvriers éprouve par la faute de ses compagnons. Nous avons déjà répondu à cette mauvaise excuse (n° 587); il est certain que l'ouvrier qui se charge d'un travail dangereux doit accepter les conséquences du danger auquel il s'expose, mais il ne se soumet pas pour cela à supporter, sans indemnité, le dommage qu'il éprouve par un délit ou un quasi-délit d'un autre ouvrier ou préposé. Sur le pourvoi, il intervint un arrêt de rejet. La cour de cassation dit très-bien que l'article 1384 ne distingue pas quelle est la partie lésée; que ce soit un ouvrier ou un employé, cela ne décharge pas le commettant de la responsabilité qui lui incombe; on pourrait dire plutôt que cette circonstance aggrave la responsabilité; car l'Etat comme les compagnies doivent veiller sur leurs ouvriers, tandis qu'ils n'ont aucun devoir spécial à remplir à l'égard des étrangers (1).

**603.** L'Etat et les compagnies sont responsables du préjudice qui résulte du retard qu'éprouve le transport des personnes ou des choses. Il n'y a aucun doute quant aux personnes, pourvu qu'il y ait faute de la part de l'administration dans le sens de l'article 1384. Un train éprouve un retard par suite d'une avarie survenue à une machine; un voyageur de commerce réclame une indemnité de ce chef. La compagnie lui oppose que les accidents de vapeur sont des cas fortuits dont elle ne répond pas. Cette

(1) Bruxelles, 18 mai 1868 (*Pasicrisie*, 1868, 2, 385), et Rejet, 7 mai 1869 (*Pasicrisie*, 1869, 1, 330).