

Compagnie défenderesse est condamnée à payer au demandeur la somme de 17 000 francs avec intérêt à 5 % dès le 6 février 1934:

52. Arrêt de la 1^{re} Section civile du 20 septembre 1938
dans la cause **Trossi contre André.**

Circulation routière. Priorité de la route principale : Devoir de ralentir du conducteur du véhicule qui débouche d'une voie latérale (consid. 1 à 4). — Importance du signal lumineux intermittent (consid. 5). — Vitesse adaptée aux conditions de la route (consid. 6). — Attention commandée par les circonstances (consid. 7).

A. — La route cantonale Genève-Lausanne, après avoir décrit une légère courbe à la sortie de Morges, près des usines « Sim », continue dans la direction de Lausanne, en ligne droite sur environ un kilomètre. A gauche, dans la même direction, se trouvent, plus ou moins cachées par des arbres, quelques villas reliées à la route par des chemins privés. A droite, un trottoir pour les piétons est séparé de la chaussée par une bande de gazon. Le trottoir est bordé à droite par une ligne d'arbres de haute futaie. A 250 mètres environ après le tournant débouche de gauche, sur la grand'route, le chemin privé qui dessert « Nid Fleuri », l'une des dernières villas, appartenant au père d'Alfred André, dentiste à Gex (France). Le débouché sur la route est masqué du côté de Lausanne par une haie ; il est visible du côté de Morges, mais la vue est quand même gênée par des arbres. Le signal de sortie de la ville de Morges se trouve avant le débouché du chemin, c'est-à-dire environ à la hauteur de la fabrique Sim.

Le dimanche 17 novembre 1935, Alfred André, qui avait passé la journée chez son père, s'appêtait, vers les 20 heures, à rentrer à Lausanne, ayant dans sa voiture Renault 8 HP ses trois sœurs et son beau-frère. La nuit était sombre et il faisait frais. Avant d'arriver à la sortie du chemin sur la grand'route, l'automobiliste s'arrêta pour laisser passer une voiture qui venait de Lausanne. Puis

il se remit en mouvement. Voyant une automobile déboucher de la sortie de Morges et estimant avoir le temps de manœuvrer, André s'engagea sur la route. Mais alors qu'il avait à peine dépassé le milieu de la chaussée et redressé sa voiture, arriva sur lui la Ford du comte Trossi, coureur automobiliste, qui rentrait aussi à Lausanne accompagné de deux dames. La puissante machine de 19 HP 8 cyl. heurta très violemment de son avant gauche le pare-boue et la carrosserie latérale arrière droite de la voiture André. Celle-ci fut déportée à environ 15 mètres plus loin, sur la droite de la chaussée. Celle de Trossi fit un demi-tête-à-queue et s'arrêta à environ 9 m. en biais en travers de la partie droite de la route. Les occupants des deux voitures furent blessés, mais peu grièvement.

Trossi dit n'avoir vu la voiture André qu'à une distance de 25 mètres, soit trop tard pour éviter une collision. Il a freiné énergiquement, en visant l'arrière droit de la carrosserie, pour éviter le plus possible un accident de personnes. Avant de freiner, il circulait à la vitesse de 100 km. à l'heure. Sa trace de freinage est longue de 27 mètres. André reconnaît n'avoir pas donné de signal lumineux en débouchant sur la route. Sa voiture avait en revanche ses phares de croisement allumés, et la voiture Trossi ses grands phares.

André et Trossi ont été renvoyés devant le Tribunal de police de Morges pour lésions corporelles causées par négligence, mais, à la suite de conciliation pénale des inculpés, l'instruction a été close.

B. — Par demande du 10 novembre 1936, le comte Trossi, agissant également comme cessionnaire des droits de la détentrice et propriétaire de la voiture, la S. A. Garage et ateliers du Kursaal, à Montreux, a actionné le défendeur en paiement de 4028 fr. 35 avec intérêt à 5 % dès le 25 novembre 1935, soit 1788 fr. 35 pour réparation de la voiture, 450 fr. pour immobilisation, 1500 fr. pour dépréciation et 290 fr. pour frais personnels occasionnés au demandeur par l'accident.

Le défendeur a conclu au rejet de la demande.

Les demandes de dommages-intérêts pour lésions corporelles font l'objet d'autres procès.

Par jugement du 1^{er} avril 1938, la Cour civile vaudoise a débouté le demandeur et l'a condamné à tous les frais.

Le demandeur a recouru en réforme au Tribunal fédéral contre ce jugement, en reprenant ses conclusions. L'intimé a conclu au rejet du recours.

Considérant en droit :

1. — Le Tribunal doit tout d'abord préciser un fait. Le dossier renferme un croquis sur lequel l'expert de la gendarmerie vaudoise, a dessiné la position probable des deux voitures et le point probable de la collision. Les premiers juges admettent l'exactitude de ce point, mais ne se prononcent pas au sujet de la position indiquée pour les automobiles. Cette position ne peut être exacte. D'après le croquis, la voiture du défendeur aurait été abordée à peu près par le milieu avant de celle du demandeur. Mais les photographies prises des automobiles après l'accident montrent clairement que c'est le pare-boue gauche avant de la voiture Trossi, et plutôt sa partie latérale, qui a heurté le pare-boue droit arrière de la voiture André à la hauteur de sa portière. Le jugement cantonal le constate. Au moment du choc, la voiture d'André était donc plus à gauche ou celle de Trossi plus à droite que ne l'indique le croquis. Ce fait est important. Il en résulte que le demandeur n'aurait pu passer entre la voiture André et le bord gauche de la route et qu'il s'agit d'un accident de croisement, non de dépassement.

2. — Pour les trois premiers chefs de sa demande, Trossi est cessionnaire du propriétaire de l'automobile. Qu'il ait donc été détenteur ou non de la voiture lors de l'accident, ses droits sont identiques à ceux du détenteur, et les articles 41 et sv. CO sont applicables en vertu de l'article 39 i. f. LA.

Quant aux frais personnels, la réclamation du demandeur, s'il n'est pas détenteur, est la réclamation d'un tiers

au sens de l'article 38 LA et la responsabilité du défendeur se jugerait d'après l'article 37 LA. Cette distinction est toutefois sans portée pratique en l'espèce.

Responsabilité du défendeur.

3. — L'application de l'article 41 CO oblige le demandeur à faire la preuve d'une faute imputable au défendeur. Mais cette faute s'appréciera naturellement au regard des règles de circulation édictées dans la législation spéciale.

Le premier reproche fait au défendeur, c'est de n'avoir pas respecté le droit de priorité du demandeur.

Ce droit existait, et à plusieurs titres. L'artère Genève-Lausanne est une « route principale » qui confère la priorité (art. 27 al. 2 LA et ACF du 26 mars 1934). En outre, Trossi venait de droite et André de gauche. Enfin, André ne débouchait pas d'une route, mais d'un chemin privé. Il avait donc tous les motifs de se subordonner aux véhicules circulant sur la grand'route.

Le Tribunal cantonal n'est pas entièrement de cet avis. S'appuyant sur un arrêt genevois Schwab c. Maggi (Sem. jud. 1927, p. 275), il déclare : « Le conducteur d'une voiture automobile qui sort d'une propriété bordant une route principale n'est pas tenu d'attendre, pour traverser celle-ci, qu'il n'y ait plus aucun véhicule à l'horizon et, si le véhicule qui s'approche est encore à grande distance (il s'agissait dans cette espèce de 150 m.), le conducteur sortant est fondé à admettre que ce véhicule ralentira pour le laisser traverser ». Et, plus loin : « En résumé, il ressort des diverses décisions rappelées ci-dessus que le droit de priorité de passage n'est pas absolu et qu'en particulier lorsque celui qui en bénéficie se trouve encore à une grande distance d'un chemin secondaire au moment où un autre véhicule en débouche, c'est, dans ce cas, au prioritaire qu'il appartient de ralentir; si besoin est, pour permettre à l'autre conducteur d'avancer sur la route principale, ce dernier ne pouvant pas être tenu d'attendre qu'aucun véhicule ne soit en vue sur la grande artère avant de pouvoir s'y engager... Il était de même en droit

de partir de l'idée qu'il avait le temps de terminer sa manœuvre avant l'arrivée de la voiture du demandeur ou, en tout cas, que ce dernier, qui était encore assez éloigné pour pouvoir agir ainsi sans en être gêné, ralentirait pour lui permettre de prendre sa place sur la route principale ».

Le Tribunal fédéral ne peut se rallier à cette manière de voir. Elle est contraire à la loi : l'article 27 al. 2 LA donne la priorité au véhicule roulant sur la route principale et statue en termes clairs et nets : « le véhicule venant d'une route secondaire est tenu de ralentir ». Cette prescription vaut à plus forte raison pour un chemin privé. La solution des premiers juges est aussi contraire à la jurisprudence du Tribunal fédéral. Jugeant le 12 octobre 1936 un cas semblable à celui d'André, la Cour de cassation a énoncé en substance les principes suivants dans l'affaire Donat c. Ministère public d'Argovie et Isler (RO 62 I p. 193) : Le droit de priorité exclut évidemment l'obligation de ralentir pour laisser la route libre à celui qui n'a pas ce droit. Une telle exigence équivaldrait à supprimer la priorité. Il y a arrivée simultanée à une jonction de routes lorsque celui qui a la priorité ne pourrait pas continuer librement sa course sans entrer en collision avec un autre véhicule croisant sa route ou s'y engageant. Il en est ainsi même lorsque la voiture qui arrive sur la route principale a suffisamment de temps pour gagner sa droite, mais pas assez pour laisser entre elle et le véhicule à priorité la place nécessaire pour prendre elle-même à temps une allure normale ou pour permettre à l'autre usager de la dépasser. Le conducteur qui débouche d'une voie secondaire doit compter avec la vitesse acquise du véhicule qui a la priorité. Si cette vitesse n'est pas adaptée aux conditions de la route, le droit de priorité ne disparaît pas, mais ce fait ne laissera pas d'entrer en considération, par exemple, lorsque l'excès de vitesse n'aura pas permis à un autre conducteur de respecter le droit de priorité (cf. RO 61 I p. 216) :

Contrairement à l'avis de la Cour civile vaudoise, ces principes s'appliquent à la circulation de nuit et lorsque

le véhicule n'est pas en rase campagne. On ne saurait faire dépendre le droit de priorité de la distance plus ou moins grande à laquelle le conducteur se trouve du débouché d'une route secondaire. Cela créerait de l'incertitude quant au moment où ce droit peut s'exercer et irait à l'encontre du but de la loi, qui est de supprimer toute hésitation quant à l'ordre dans lequel les deux véhicules peuvent passer, l'un étant tenu d'autorité et par avance de céder le passage à l'autre (art. 27 LA).

L'application pratique des principes de l'arrêt de cassation se concilie avec les exigences de la circulation. Le conducteur qui débouche sur une route à priorité ne doit pas attendre qu'il n'y ait plus aucun véhicule en vue ; il doit seulement considérer attentivement les circonstances, soit notamment apprécier la distance et la vitesse des véhicules qui circulent sur la route principale, puis, en prenant une marge de sécurité raisonnable, saisir le moment propice pour manœuvrer sans mettre en danger la circulation. Dans son calcul, il n'a pas le droit d'admettre que le véhicule qui a la priorité ralentira, il fera la supposition contraire. Ce qui ne veut pas dire naturellement que, suivant les circonstances, le conducteur qui a le droit de passer le premier ne doit pas ralentir et même, le cas échéant, s'arrêter s'il voit qu'il risque de causer un accident en maintenant sa vitesse ou en accélérant.

4. — En l'espèce, le défendeur a vu la voiture du demandeur qui « finissait » la courbe vers les usines « Sim », soit à une distance de 220 à 250 m. Il lui incombait d'évaluer la vitesse de cette voiture et le temps qu'il lui fallait à lui-même pour gagner la droite de la route et y atteindre la vitesse voulue pour ne pas gêner la circulation. A 60 km. /h., une voiture parcourt 220 m. en 13 secondes, à 70 km. /h. en 11 secondes $\frac{1}{2}$ environ, à 80 km. /h. en 10 secondes environ et à 100 km. en 8 secondes environ. Or le défendeur devait s'attendre à une allure très rapide du véhicule qu'il voyait sortir du tournant.

Quant à la voiture du défendeur, elle était arrêtée, lourdement chargée et avait un moteur froid à faible puissance.

D'après la constatation du juge du fait, il a fallu à André 8 secondes pour traverser la route jusqu'au point de collision et il lui eût fallu quelques secondes de plus pour la traverser complètement, prendre la droite et éviter la rencontre. La marge de sécurité du défendeur était donc de 0 à 4 ou 5 secondes suivant que la voiture qu'il voyait surgir roulait à 60 ou à 100 km. à l'heure. Le défendeur ne pouvait naturellement pas se livrer à de pareils calculs, mais, vu les circonstances, il devait se rendre compte qu'il n'avait pas une marge de sécurité suffisante pour manœuvrer. En s'engageant néanmoins sur la route, il a commis une faute qui est en relation de causalité avec l'accident puisque, sans elle, la rencontre ne se produisait pas.

La Cour civile retient à la décharge d'André qu'il ne pouvait rouler plus vite avec un moteur froid. Mais ce fait ne le disculpe point, car le défendeur aurait pu réchauffer son moteur en le faisant tourner quelques minutes au ralenti avant de déboucher sur la route.

5. — Le demandeur reproche aussi au défendeur de ne pas avoir donné le signal lumineux, c'est-à-dire de n'avoir pas actionné par intermittence ses grands phares. Les premiers juges estiment que c'eût été inutile : « les grands phares, perpendiculaires à la route, n'auraient pu que se projeter dans le vide au-dessus du lac, sans éclairer la chaussée elle-même, alors que, au contraire, les phares de croisement rabattus sur celle-ci devaient y marquer une place claire, visible pour Trossi ». En outre celui-ci aurait dû voir dans ses grands phares déboucher la voiture d'André.

Ici encore, le Tribunal fédéral ne peut se ranger à l'avis de la Cour cantonale. Le signal optique est prescrit pour la nuit (art. 40 al. 4 RA) : il doit être donné lorsque la sécurité de la circulation l'exige (art. 20 LA). C'est le cas pour le passage d'un chemin privé sur une route principale. Le juge du fait perd de vue que, de l'autre côté de la route, il y a des arbres de haute futaie que les grands phares du défendeur auraient éclairés. En outre, même par un temps

sec, les phares projettent dans la nuit de grands faisceaux lumineux visibles de loin, même s'ils n'atteignent aucun objet directement. Il est ainsi vraisemblable qu'un signal lumineux intermittent aurait attiré l'attention du demandeur bien mieux que le trait de lumière fixe des simples phares de croisement.

On ne peut donc nier tout lien de causalité entre l'omission de ce signal et l'accident.

Responsabilité concurrente du demandeur.

6. — Le demandeur, de son côté, n'est pas non plus sans reproche. A son endroit, le Tribunal fédéral ne peut que souscrire au jugement cantonal. L'allure de 100 km. à l'heure est constatée par le juge du fait de manière à lier le Tribunal fédéral. Une telle vitesse sera presque toujours excessive lorsqu'il ne s'agit pas d'une artère large et droite sur une grande distance en rase campagne, où il n'y a pas de risque de voir déboucher quelqu'un d'une voie latérale plus ou moins masquée. Dans le cas particulier, la vitesse du demandeur n'était nullement adaptée aux conditions de la route (art. 25 al. 1 LA) : l'accident s'est produit à proximité immédiate de la ville de Morges, à un endroit où la route peut encore être considérée comme une promenade avec un trottoir bordé d'arbres d'un côté et de villas de l'autre. Ce n'est pas une route en rase campagne. Le signal de sortie de la ville est à cet égard sans importance (RO 61 I p. 429). Le demandeur a roulé à une allure nettement exagérée. Il a ainsi commis une faute grave.

7. — Une seconde faute grave est imputable au demandeur. Il dit n'avoir aperçu la voiture du défendeur qu'à une distance de 25 mètres. Son estimation est certainement inexacte puisqu'il a freiné sur 27 mètres. Trossi aura donc vraisemblablement vu l'automobile un peu plus tôt. A cet instant, il a fait en vérité preuve de sang-froid et d'adresse et a diminué dans la mesure du possible la gravité de l'accident. Mais on doit lui reprocher d'avoir constaté beaucoup trop tard la présence d'un obstacle sur la route. Ou bien

il a été distrait ou bien sa glace avant était couverte d'une buée. Dans l'un et l'autre cas, son imprudence est indiscutable. Lorsqu'un conducteur roule de nuit à 100 km. à l'heure, son attention doit être tendue jusqu'à l'extrême portée de ses phares, puisque c'est aussi à 100 km. à l'heure ou davantage que se rapprochera l'objet mobile ou immobile qui surgira dans la lumière. Les phares du demandeur étaient excellents ; ils éclairaient très bien à 200 mètres. Or la machine de Trossi se trouvait à 150 m. environ du chemin privé de Nid Fleuri lorsque l'avant de la voiture d'André en sortait. Si donc le demandeur avait prêté toute son attention à la route ou si la glace n'avait pas été embuée, il aurait eu le temps de manœuvrer de manière à éviter la collision ou du moins d'être exempt de faute. Il aurait pu ramener sa vitesse à une allure normale et manifester assez tôt par le klaxon sa volonté d'exercer le droit de priorité. Que si, néanmoins, André avait alors essayé de forcer le passage, toute la faute serait retombée sur lui.

Les deux parties sont donc en faute.

8. — La faute concomitante du défendeur fait réduire l'indemnité en vertu de l'article 44 CO pour la partie du dommage subi par la société cédante et en vertu des articles 38 et 37 al. 3 LA pour le dommage subi par le demandeur personnellement.

Peu importe que le procès soit conduit par la S. A. Garage et ateliers du Kursaal ou par le cessionnaire Trossi ; le défendeur peut naturellement opposer à ce dernier les exceptions et objections qu'il a contre lui personnellement (art. 169 CO).

La faute du défendeur apparaît sensiblement moins grave que celle du demandeur. Circuler à la vitesse de 100 km. à l'heure sans voir ou sans regarder à plus d'une trentaine de mètres devant soi constitue une faute des plus lourdes. Un partage des responsabilités à raison de 2/3 à la charge du demandeur et de 1/3 à la charge du défendeur tient compte équitablement des circonstances.

9. — (Détermination des dommages-intérêts.)

Par ces motifs, le Tribunal fédéral

admet partiellement le recours et réforme le jugement de la Cour civile vaudoise dans ce sens que le défendeur est condamné à payer au demandeur 829 fr. 45 avec intérêt à 5 % dès le 17 novembre 1935.

VII. MARKENSCHUTZ

PROTECTION DES MARQUES DE FABRIQUE

53. Auszug aus dem Urteil der I. Zivilabteilung vom 21. Juni 1938 i. S. Ketal A.-G. gegen Spinner.

Markenrecht. — Wiedereintragung einer gelöschten Marke, Art. 10 MSchG. Bedeutung der Sperrfrist. Die Sperrfrist greift nur Platz, wenn der frühere Inhaber der Marke durch Gebrauch ein materielles Markenrecht erworben hat. Verzicht auf die Sperrfrist zu Gunsten bestimmter oder beliebiger Dritter.

A. — Der Kläger will ein Verfahren zur Verflüssigung von Kampfer erfunden haben, das er der Organa S. A. zur Verfügung stellte. Diese hinterlegte am 15. November 1935 beim eidgenössischen Amt für geistiges Eigentum u. a. folgende Fabrik- und Handelsmarken für medizinische, pharmazeutische, chemische und kosmetische Präparate : Ketosol (Nr. 87,083), Ketochin (Nr. 87,084) und Spiroketon (Nr. 87,086).

Durch Vertrag vom 4. Oktober 1935 verzichtete die Organa S. A. zu Gunsten des Klägers auf alle Ansprüche an seinem Verfahren sowie auf die von ihr hinterlegten Marken.

Der Kläger liess am 7. Oktober 1936 beim eidgenössischen Amt für geistiges Eigentum die Marken Ketosol (Nr. 89,614), Ketochin (Nr. 89,615) und Spiroketon Nr. 89,616 für medizinische Präparate auf seinen Namen eintragen.

Die Beklagte, die sich ebenfalls mit der Herstellung und dem Vertrieb chemisch-pharmazeutischer Präparate be-